

Lähetä mielipiteesi tai kyselysi osoitteella:

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

Erivapaus unohtui hakea

■ MEILLÄ herätti lounaspöydäs-
sä melkoista keskustelua lehten-
ne numerossa 17 ollut artikkeli ”Oi-
keus rikkoa lakia” ja erityisesti sii-
hen sisältynyt väite, jonka mukaan
poliisiautojen tyhjäkäynti tien ul-
kopuolella ei ole sallittua. Samaa
aihetta toisti TM:n ilmestymisen
jälkeen muun muassa Iltasano-
mat. Kysyisinkin tässä nyt sitä, et-
tä minkä lain tai asetuksen pohjal-
ta tämä TM:n tulkinta oli tehty?

”KONSTAAPELI LIIKENNESEKTORILTA”

■ MOOTTORIKÄYTTÖISTEN ajo-
neuvojen sallittu joutokäyntiaika
on kaksi minuuttia. Jos pakkasta on
enemmän kuin 15 astetta, sallittu
aika on neljä minuuttia. Asiaa kä-
sittelee asetus ajoneuvojen käytös-
tä tiellä 5 §. Se perustuu tieliiken-
nelain 86 §:ssä olevaan valtuutuk-
seen. Joutokäyntirajoitukseen on
poikkeuksia. Yhden näistä muodos-
tavat poliisin virkatehtävässä käyt-
tämät ajoneuvot – autoista mootto-
rikelkkoihin. Silloisen sisäasiainmi-
nisteriön poliisiosaston erivapaus-
esityksessä asiaa perusteltiin seu-
raavasti: ”Poliisin virkatehtävissä
ajoneuvoja käytetään muun muas-
sa tukiyksikkönä kentällä suoritet-
tavassa esitutkinnassa, järjestyksen
ja liikenteen valvonnassa, etsintä-
ja pelastustehtävissä sekä valtio-
vierailujen turvajärjestelyissä. Ajo-
neuvo joutuu eräissä tehtävissä sei-
somaan pitkään paikallaan kylmäl-
lä tai kostealla säällä sähköä kulut-
tavat viesti- ym. erityislaitteet kyt-
kettyinä. Liikennevalvonnan yhte-
ydessä poliisiautoon joudutaan ot-
tamaan kuulusteluja varten märkiä
tai lumisia henkilöitä, jolloin näky-
vyys autosta heikkenee. Poliisiau-
ton on oltava jatkuvasti sellaisessa
valmiudessa, että välitön liikkeelle-
lähtö on mahdollista”.

Erivapaus myönnettiin. Sitten
kävi virkamiehillä virhe. He eivät
huomanneet, että tien ulkopuolel-
la joutokäyntisäännöt ovat ympä-
ristönsuojelulain 13 §:n nojalla an-
netussa valtioneuvoston asetukses-
sa moottorikäyttöisten ajoneuvojen

joutokäynnin rajoittamisesta (n:o
1266/2002, annettu 19.12.2002).
Erivapautta olisi pitänyt hakea
myös tähän säännökseen, mutta
sitä huomattu silloin tehdä.

Ja koska erivapautta ei ole, po-
liisiajoneuvoa koskevat aivan nor-
maalit kahden ja neljän minuutin
rajat. Jos kysymyksessä on tilanne,
jossa poliisiajoneuvo toimii kiireel-
lisessä tehtävässä hälytysajoneu-
vona käyttäen sekä ääni- että valo-
merkkejä, tilanne on toinen. Jouto-
käyntirajoitus ei ole silloin voimas-
sa, kuten ei ambulansseillakaan.

OLAVI LEMPINEN

Meri pyöräilijöiden välissä

■ LEHTENNE numeron 16 posti-
laatikkopalstalla käsiteltiin pol-
kupyöräilyä jalkakäytävällä ja esi-
tettiin sellaisen sallimista kävely-
nopeudella. Maamme suurimman
päivälehdessä elokuun numerossa
kerrottiin Virossa pyöräilemisen
jalkakäytävällä olevan sallittua.
Miksei se ole meillä, olemmehan
samassa EU:ssa?

”MUMMO JA JOPO”

■ POLKUPYÖRÄILY Viron jalka-
käytävillä on sallittua vain tiettyjen
edellytysten täytyessä ja silloinkin
jalankulkijoille on annettava este-
tön kulku sekä pyöräilijöiden nope-
us on sovitettava jalankulun mukai-
seksi:

- kuljettaja on enintään 12-vuotias (Suomessa enintään 11-vuotias)
- enintään 12-vuotiaan seurassa ajaa enintään kaksi täyskasvuista (mahdollistaa perheiden yhdessä liikkumisen)
- polkupyörän turvaistuimessa kuljetetaan lasta
- ajoradan kunnosta johtuen sillä ajaminen on huomattavan vaikeaa

Viimeisin kohta Viron pykälis-
sä on tulkinnanvarainen ja arvioi-
daan tapauskohtaisesti.

Säännöstö meren toisella puolel-
la on siis huomattavasti sallivam-
paa kuin meillä.

Ajamisen sallittavuus ja miten
se pitää tehdä, ovat kaksi eri asi-
aa. Jalkakäytävä on jalankulkijoil-
le tarkoitettu osa tiestä. Siellä pi-
tää toimia jalankulkijoiden ehdoil-
la. Nämä liikkuvat tietyillä nope-
uksilla.

Suomessa ainakin pääkaupun-
kiseudulla jalkakäytävillä (laitto-

masti) pyörälevien suuri osa syylistyy valtaisiin turvallisen tilan nopeuden ylittämisiin. Aiheutettu vaara on käsin kosketeltavissa, mutta sitä ei ilmeisesti ymmärretä.

Nykyinen lainsäädäntö ja käytännön liikkuminen eivät enää ole kohdanneet toisiaan moniin vuosiin. Ei myöskään lainsäädännön valvonta.

OLAVI LEMPINEN

Onko järjellä laitonta?

■ OSTIN uuden auton. Sen käyttöohjekirjasta poikani löysi kohdan, jossa todetaan hätävilkkujen käytöstä, että ne on kytkettävä päälle, jos ”lähestyt seisovaa liikenne-ruuhkaa”. Autokoulussa opettaja oli nuorelle herralle juuri painottanut, että hätävilkkuja ei saa käyttää auton liikkuessa, vaan ainoastaan silloin, kun se on onnettomuuden, vaurion muun pakottavan syyn johdosta jouduttu pysäyttämään sellaiseen paikkaan, jossa tämä voi aiheuttaa erityistä vaaraa muulle liikenteelle. Miten tämä asia nyt oikein on?

”LAITTOMIA OHJEITAKO”

■ POJAN kertoma pykälän sisällystä pitää paikkansa. Lainsäädäntömme laahaa tässä pahasti jälkijunassa. Se ei lupaa hätävilkkujen käyttöä koskaan liikkuessa ajoneuvossa, vaikka monessa kohtaa näin nimenomaan olisi syytä tehdä.

Ensin pitäisi laissa muuttaa käsite hätävilkut käsitteeksi varoitusvilkut. Tätä kautta asiakin ehkä alkaisi avautua paremmin, eli nuo vilkut on tarkoitettu muiden varoittamiseen ilman suoranaista hättää. Takaa tulevia on viisasta varoittaa yllättäen alkavasta ruuhkasta, kun suuren nopeuden teillä vauhti jyrkästi laskee. Muualla Euroopassa tällainen on aivan yleistä ja se koetaan velvollisuudeksi. Myös hinattaessa hätävilkkuja pitäisi saada käyttää siihen sisältyvästä negatiivisesta asiasta huolimatta: vilkut on kytkettävä pois ennen kääntymisasikeita, jota suuntavalolla voidaan kertoa minne ollaan menossa.

Varoitavia vilkkuja tarvittaisiin kertomaan tiellä olevista eläimistä kuten hirvistä ja poroista, erittäin pienen nopeuden käytöstä esimerkiksi auton viasta johtuen, edessä olevasta kolarista jne. Kysymys on

liikenteen turvallisuusinformaation lisäämisestä, johon nykyiset pykälät suhtautuvat käsittämättömän nuivasti.

Yleisin käyttö nykyisillä hätävilkuilla on se, kun niillä ikään kuin lievennetään virheellistä pysäköintiä toisen ajoneuvon rinnalla, jalkakäytävällä, tai liian lähellä suojatietä. Tämä on laissa kielletty, mutta kielto ei toimi. Jotkut ovat alkaneetkin kutsua nykyisen lakitermin mukaisia hätävilkkuja ”väärinpy-säköintivaloiksi”.

OLAVI LEMPINEN

Vaatiiko laki päiväsaikaan?

■ TEIN peltotöitä traktorilla. Naapurin isäntä tuli vaihtamaan kuulumisia. Lähtiessään heitti minulle mielenkiintoisen asian. Pitäisi kuulemma käyttää ajovaloja, koska Suomessa on moottorikäyttöisiä ajoneuvoja koskeva valopakko. Pojalleni taas oli autokoulunopettaja sanonut, että pellolla voi ajella ilman valoja vaikka pimeässä. Miten tämä asia oikein on?

”TUOTTAVASSA TYÖSSÄ”

■ TIELIIKENNELAIN 36 pykälä säättää velvollisuuden käyttää ajon aikana moottorikäyttöisessä ajoneuvossa ajo- tai huomiovaloja. Tämä lain kohta – kuten tieliikennelaki yleensäkin – on voimassa vain tiellä, ei siis tien ulkopuolella maastossa. Pelto on maastoa, jossa on voimassa maastoliikennelaki.

Maastoliikennelaissa valojen käytöstä sen enempää päiväaikaan kuin pimeässäkään ei sanota mitään. Maastoliikennelain 5 § vaatii ympäröivästä vain noudattamaan ”olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta vaaran ja vahingon välttämiseksi”.

Omalla pellolla valoitta ajamisen pimeässä tuskin on edellä mainitun yleisvelvoitteen vastaista, mutta esimerkiksi maastoon kuuluvalla moottorikelkkauralla tilanne on jo toinen, koska siellä liikkuu muitakin ja näin kolarivaara on olemassa.

Naapurin virheellinen käsitys valojen pakollisuudesta voi juontaa kypärän ja turvavyön käyttövelvoitteesta. Ne ovat niitä harvoja tieliikennelain määräyksiä, jotka on säädetty olevan voimassa myös tien ulkopuolisessa maastossa.

OLAVI LEMPINEN