

Pelote toimii

■ **EDUSKUNTA** teki vuonna 2008 päätöksen, mistä sitä varoitettiin. Se kumosi sakkojen muuntorangaistuksen. Nyt seuraukset ovat nähtävissä. Yllätyksestä ei ole kysymys, kaikki oli etukäteen tiedossa.

Kysymys on siitä, että jos henkilöllä ei ole omaisuutta tai ulosmittavia tuloja, hänen ei tarvitse maksaa poliisilta saamiaan sakkoja. Ennen lakimuutosta maksamattomuus johti vankilatuomioon ja tämä pelote toimi. Rahat löytyivät jostakin.

Valtion sakkotulojen väheneminen ei kuitenkaan ole ongelman ydin. Se on lain kunnioittamisen mureneminen. Ennen eduskunnan päätöstä laki toimi ennalta estävästi; jos syyllistyi rangaistavaan tekoon, siitä koitui seuraamuksia. Nyt ei enää koidu.

Erityisesti kauppiaat kärsivät tilanteesta, sillä myymälävarkaat ovat muuttuneet suorastaan röyhkeiksi. Osalla heistä ei ole enää mitään pelättävää. Aivan samalla tavalla lakimuutos heijastuu liikenerikkomuksiin.

Sakotustilastot eivät enää toimi. Ne antavat tilanteesta väärän kuvan. Monet sakot jätetään turhaa vaivaa aiheuttavina kirjoittamatta. Virallinen totuus näyttää todellisuutta ruusuisemmalta.

Kun ”poliisin tuttu” maksukyvyn henkilö ajaa toisen nimisellä olevalla epäkuntoisella autol-



la, asia saatetaan hoitaa huomautuksella tai haukkumisella. Syy on se, että samalle henkilölle on voitu lyhyen ajan sisällä kirjoittaa useita sakkoja, joista hän ei ole maksanut ensimmäistäkään. Sakkoja on voinut tulla kortittia ajamisesta, ns. myymälävarkauksista, lievistä petoksista, ilkeästä, väärän henkilötiedon antamiseen poliisille tai ties mistä.

Rangaistuspelotteen teho näkyy mielenkiintoisella tavalla myös naapurimaittemme kansalaisten käytöksessä. Venäläisten väitettään jättävänsä sakkonsa yleises-

Ikäautoilijoiden määrä lisääntyy

■ **IKÄIHMISTEN** osuus liikenteessä kasvaa. Tällä hetkellä lähes joka kymmenes ajokortin haltija on yli 70-vuotias, ja joukossa on runsas kaksi tuhatta 90 vuotta täyttänyttä!

Moni saattaa pitää tilannetta ongelmallisena. Heikentäähän vanheneminen ihmisen toiminta- ja huomiokykyä. Myös pimeällä näkemisen vaikeutuu.

Terve iäkäs autoilija pystyy kuitenkin korvaamaan normaaleja iän tuomia muutoksia ajamalla maltillisesti ja ennakoiden sekä välttämällä tilanteita, joissa ajaminen rasittaa tai tuntuu vaikealta. Onnettomuustilastot eivät ainakaan toistaiseksi anna aiheutta erityiseen

huoleen ikäkuljettajien liikenneturvallisuuden suhteen.

Eri asia sitten on, jos jokin sairaus ja sen vaatima lääkitys vaikuttavat ajokuntoon. Tässä kohden ikäautoilijan itsensä soisi vetävän johdopäätökset, mutta kaikki eivät siihen tietenkään pysty. Luopuminen autoilemisesta on vaikea päätös.

Varmaa kuitenkin on, että suurten ikäluokkien vanhetessa ikäkuljettajien määrä liikenteessä kasvaa paljon. Sen vuoksi terveydenhoitojärjestelmältämme tullaan jatkossa vaatimaan erityisen tarkkaa otetta. Selvästi ajokyvottomia kuljettajia ei pitäisi päästää liikenteeseen.



ti maksamatta, mutta se ei pidä paikkaansa. Selvityksemme mukaan venäläisille Suomessa vuonna 2013 määrättyjen rangaistusmääräyssakkojen maksuaste nousi 87 prosenttiin ja rikesakkojen peräti 95 prosenttiin. Sen sijaan virolaisilla vastaavat maksuprosentit olivat huomattavasti pienemmät eli 45 ja 65.

Selitys on yksinkertainen. Sen enempää virolaisilta kuin venäläisiltäkään ei sakkoja saada pakollaan perittyä, mutta virolaiset eivät Suomeen saapuessaan tarvitse viisumia, kun taas venäläiset tarvitse-

↑ **TÄLLAISISSA** tilanteissa poliisit yhä useammin pohtivat, onko sakkojen arvoisen rikkeen tehnyt kuljettaja tuloton ja vailla omaisuutta. Jos näin on, kannattako sakotuspuuhaan ryhtyä lainkaan? Se on todennäköisesti vain ajan haaskausta.

vat. Viisumia ei taas saa, jos tilillä on maksamattomia sakkoja. Se toimii pelotteena vähän samaan tapaan kuin sakkojen muuntorangaistus aikanaan suomalaisille.

Tämän vuoksi teilläämme on venäläisiä rötösautilijoita huomattavasti vähemmän kun virolaisia!



→ **AJAMINEN** sujuu ikäihmisiltäkin, vaikka fyysiset ominaisuudet heikkenevät. Maltillisuus tasoittaa tilannetta.



Ei niitä tyhjästä tule

■ **BELGIASSA** hyväksyttiin vuonna 1949 - siis runsas 60 vuotta sitten - tienrakennusohje, jonka mukaan uutta tietä ei saa rakentaa ilman, että sen molemmille puolille tulee 2-3 metriä leveä ajoväylä pyöräilijöitä varten. Ajatus oli kaukonäköinen.

Turvallinen pyöräily edellyttää ajoväylältä väljyyttä. Meillä tätä ei

ole tiedostettu. Pyöräilijät ja jalankulkijat tungetaan yhteisillä pyöräteillä ja jalkakäytävillä useassa paikassa niin kapeaan tilaan, että törmäilyvaara leijuu koko ajan ilmassa.

Tieliikennelakiimme on kirjattu, että kevyelle liikenteelle tulee rakentaa tai liikennemerkkijärjestelyin tehdä erillisiä kulkuväyliä

Vanhentunut mikä vanhentunut

■ **VALKEAKOSKEN** torialueella kaksi autoa osui toisiinsa. Ensimmäinen lähti peruuttamaan liikennemerkillä osoitetusta parkkiruudusta. Ruutuja oli kahdeksan, neljä paikalla olleen liikennemerkkipylvään kummallakin puolella.

Syylisyys näytti periaatteessa selvältä, mutta sitä se ei ollut. Toisen auton kuljettaja oli jättänyt noudattamatta liikennemerkkiä *Pakollinen kiertosuunta*. Auto tuli siis suunnasta, josta merkkiä noudattamalla ei olisi saanut tulla.

Liikennerikosoikeuden ennalta-arvattavuusperiaatteen mukaan väärästä suunnasta tulleen auton kuljettaja olisi lähtökohtaisesti ollut syyllinen törmäykseen. Hän oli ennen tapahtumaa toiminut lain vastaisesti.

Asiaan liittyi kuitenkin merkittävä lisätekijä. Pakollista kiertosuuntaa osoittava liikennemerkki oli aivan erinäköinen kuin lakikirjasta löytyvä. Merkki oli vanhan tieliikenneasetuksen mukainen ja se oli lakannut olemasta voimassa yli 30 vuotta sitten. Siinä se kuitenkin jökötti paikallaan ja tekee sitä luultavasti vielä tänäänkin.

Nyt tämä seurauksiltaan lievä kolariointi herätti mielenkiintoisen periaatekysymyksen. Onko vanhentunut liikennemerkkiä noudatettava? Juridisestihan merkki on vain kappale peltiä.

Paikalle ei kutsuttu poliisia, vaan asia jäi vakuutusyhtiön selvitettäväksi. Molemmat autot oli nimittäin vakuutettu samassa yhtiössä, eikä vastuukysymyksen pohdiskelussa syntynyt yhtiöiden välistä eturistiriitaa. Vain autoilijoilla oli rahansa pelissä.

Lopputulos oli se, että vaurio maksettiin sen auton vakuutuksesta, joka lähti peruuttamaan pysäköintiruudusta. Olisiko näin tapahtunut, jos poliisi olisi ryhtynyt selvittämään asiaa rikospohjalta? Olisiko juttu päätynyt alioikeuteen ja siitä ehkä valitettu eteenpäin?

Asiaa ei voi tietenkään varmasti tietää, mutta erittäin todennäköisesti tuomio olisi ollut sama. Liikennemerkki ei enää velvoittanut mitenkään ja silloin ruudusta lähtevällä oli väistämisvelvollisuus.

Olemme tällä palstalla esitelleet



ESIMERKKI mal- likkaasta pyörätie- järjestelystä. Kuva ei ole Suomesta.

”mahdollisuuksien mukaan”. Lain esitöissä kehoitetaan osoittamaan ”riittävästi varoja kevyen liikenteen verkoston toteuttamiseen”.

Ohjeet ovat selvät, mutta valmiiksi rakennetuissa kaupunkitaajamissa tilanne on vaikea. Katu kulkee talojen välissä eikä sitä voi leventää. Julkisessa keskustelussa tämä tosiasia tuntuu unohtuvan

helposti. Samoin unohtuu myös se, että turvallinen pyörätie vaatii lähes yhtä paljon tilaa kuin moottoriajoneuvoliikenteen ajokaista.

Kannattaisi myös muistaa, että tila ei tule ”jostakin”. Se pitää ottaa autoliikenteeltä pois. Kysymys on arvostuksista; mikä nähdään tärkeämpänä kuin joku toinen tärkeä?

Eräs pohdittava seikka on myös se, kuinka paljon eri tienkäyttäjärühmät käyttävät heille varattua tien osaa. Suomen sääolosuhteiden vuoksi asia on varsin mielenkiintoinen. Kuinka tehokkaassa pyöräilykäytössä on autoilta otettu ajokaista syksyn sateilla ja talven pakkasilla?

Helsingin Nordenskiöldinkadulle maalattiin viime vuonna molemmille puolille pyöräkaista. Se pienensi autoille varattua katutilaa. Lukijamme väitti, että kyseisten pyöräkaistojen käyttöaste on hyvälläkin pyöräilykelillä olematon.

Vihjeen perusteella seurasimme tilannetta eräänä lämpimänä torstaipäivänä syyskuussa kello 14-15 välisenä aikana. Katuosuudella liikkui tuolloin kymmenen pyöräilijää. Näistä kuusi ajoi jalkakäytävällä ja kolme pyöräkaistaa väärään suuntaan. Yksi käytti kaistaa laillisesti.

Tunnin aikana syntynyt kokonaiskuva hämmensi mielen. Olimeko väärään aikaan oikeassa paikassa?



AUTO tuli punaisessa takissa seisovan henkilö suunnasta ja lähti tummaan takkiin pukeutuneen miehen kohdalta kaartamaan vasemmalle eli kiertämään pylvästä pakollista kiertosuuntaa osoittavien nuolien vastaisesti. Samalla hetkellä pysäköintiruutuun parkkeerattujen autojen joukosta lähti toinen auto peruuttamaan, ja autot osuvat toisiinsa. Liikennemerkki menetti lainvoimansa yli 30 vuotta sitten.

vuosien ajan monia kymmeniä tapauksia, joissa liikennemerkkien asentamisesta vastuussa olevat henkilöt ovat laiminlyöneet lain noudattami-

sen ja jättäneet vanhentuneet liikennemerkit paikoilleen vuosikausiksi. Miten tällainen välinpitämättömyys voi olla mahdollista?