

Liikenneturva

Lausunto

13.04.2017

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

12.4.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

LVM/417/03/2013

LIIKENNETURVAN LAUSUNTO

1 Uudistuksen tavoitteet

Tieliikennelain uudistamisen tavoitteena on ollut vähentää byrokratiaa ja lisätä tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Lisäksi yksittäisten säännösten määrää vähennettäisiin. Myös säännösten kirjoitustapaa täsmennettäisiin, yksinkertaistettaisiin ja nykyaikaistettaisiin.

Liikenneturva toteaa, että tieliikenteen turvallisuuden parantaminen ei ole ollut keskeisenä tavoitteena lakihankkeessa. Lain tulisi olla osa ratkaisua, jolla Suomi saavuttaa asettamansa turvallisuustavoitteet.

Ehdotetut sisältömuutokset eivät kaikin osin edistä myönteistä turvallisuuskehitystä. Suomessa liikenneturvallisuus ei ole kehittynyt valtioneuvoston asettamien eikä EU:n piirissä asetettujen tavoitteiden mukaisesti, mikä pitäisi ottaa huomioon kaikessa liikennepoliittisessa päätöksenteossa.

2 Tienkäyttäjän vastuu

Liikenteen nollavision mukainen periaate on se, että liikennejärjestelmä on suunniteltava niin, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti tieliikenteessä. Yhteiskunta vastaa järjestelmän rakenteista, mm. lainsäädännöstä, valvonnasta ja seuraamuksista. Tienkäyttäjän pitäisi voida välttyä vakavilta vahingoilta yhteisiä liikennesääntöjä noudattamalla. Jos tienkäyttäjä ei noudata tai ei pysty noudattamaan sääntöjä, palautuu vastuu yhteiskunnalle. Turvallinen kokonaisuus syntyy siitä, että sekä järjestelmä että yksilö kantavat vastuunsa.

Tiellä liikkujien osalta vastuu kasvaa ajoneuvoluokan ja ammattimaisuuden kasvaessa.

Lakiehdotuksen tavoitetta tienkäyttäjien oman vastuun lisäämistä on vaikea hahmottaa. Mikäli tällä tarkoitetaan sitä, että jalankulkijan heijastimen käytöstä ja pyöräilijän kypärän käytöstä ei enää olisi säännöstä tieliikennelaissa, tai sitä, että joidenkin ajoneuvoluokkien ajoneuvokohtaisia nopeusrajoituksia nostetaan, ei kyse ole niinkään tienkäyttäjien oman vastuun lisäämisestä, vaan riskien lisäämisestä.

2.1 Jalankulkijan heijastin ja pyöräilijän kypärä

Heijastimen ja pyöräilykypärän käyttö on nykyisinkin tienkäyttäjien omalla vastuulla, koska käyttämättä jättäminen ei ole rangaistavaa, eivätkä nämä säännökset ole valvonnan kohteena. Liikenneturva kannattaa sanktioimatonta heijastimen ja pyöräilykypärän käyttövelvoitetta myös uuteen tieliikennelakiin. Selkeän oikeusohjeen pois jättäminen lainsäädännöstä vie pois lainsäätäjän tuen turvallisuutta edistävilta toimilta. Lakiin kirjatut säännöt ovat olleet merkittävä tuki viestinnälle ja koulutukselle. Lakiin kirjatut säännöt ovat ohjanneet yrityksiä, yhteisöjä ja kuntia edistämään pyöräilykypärän ja heijastimen käyttöä omassa markkinoinnissaan, omien työntekijöidensä piirissä ja tarjoamissaan palveluissa.

Heijastinta koskeva käyttösäännös on ollut laissa koko nykyisen tieliikennelain ajan – ensin koskien valaisematonta aluetta ja vuodesta 2003 lähtien myös valaistulla alueella liikkumista. Heijastinta käyttävän jalankulkijan voi nähdä pimeässä, ja näin ehkäistään onnettomuuksia. Suomi on ollut edelläkävijä jalankulkijan heijastimen käytössä. Jalankulkijan heijastin on suo-malainen keksintö, Suomessa sen merkitys ymmärretään ja sen käytön sääntelyä pidetään tarpeellisena. Sanktioimaton sääntö ei ole tuottanut minkäänlaisia ongelmia.

Pyöräilykypärän kohtuullisen korkea käyttöaste Suomessa on paljolti lain ja viestinnän yhteis-vaikutusta, mikä on näkynyt kypärän käytön lisääntymisenä lainsäädännön voimaantulon jäl-keen.

Ilman seuraamusuhkaakin lakiin kirjattu säännös tukee mm. lasten ja nuorten parissa työsken-televiä kasvattajia niin kodeissa kuin kouluissakin. Ilman säännöstä koulujen olisi selvästi han-kalampi edistää lasten pyöräilykypärän käyttöä. Myös puolustusvoimissa on nykylainsäädän-nön perusteella otettu pyöräilykypärät käyttöön.

Suomen sanktioimaton käyttövelvoite on tukenut pyöräilykypärän käytön lisääntymistä. Ei ole myöskään mitään näyttöä siitä, että se olisi estänyt pyöräilyn yleistymistä Suomessa. Sen si-jaan vahvin kansallinen näyttö kertoo toisenlaisesta kehityksestä. Helsingin kaupunki on seu-rannut pyöräilyn määrän ja pyöräilykypärän käytön rinnakkaiskehitystä jo pitkään. Tulokset ovat selkeitä, pyöräilyn määrän lisääntyessä Helsingissä kypärän käyttöaste on maan korkein.

Pyöräilykypärä on yhä yksi tärkeä tapa vähentää pyöräilijöiden liikennekuolemia. Liikenneon-nettomuuksien tutkijalautakuntien mukaan vuosien 2013–2015 onnettomuuksissa kuolleista pyöräilijöistä 65 ei käyttänyt kypärää. Kypärä olisi eri todennäköisyyksillä pelastanut heistä neljä kymmenestä (28). Kypärän käytön suojaavuusvaikutusta arvioitaessa täytyy lisäksi ottaa huo-mioon, että tähän aineistoon eivät tule ne pyöräilijät, jotka ovat pelastuneet kypärän käytön an-siosta.

Huomattavan suuri osa pyöräilijöitten onnettomuuksista jää poliisin tietoihin perustuvien tilasto-jen ulkopuolelle. Sairaalatilastot täydentävät näitä tietoja. Esimerkiksi Helsingissä Töölön sairaa-lan tapaturma-asemalla tutkittiin ja hoidettiin vuonna 2014 yhteensä 526 pyöräilytapaturmassa loukkaantunutta. Selkeästi yleisin vammamekanismi (83 %) oli pyöräilijän kaatuminen ilman toista osapuolta. Yleisin vamma oli päävamma.

Liikenneturva kannattaa ehdotusta, jonka mukaan pyöräilijälle punaisen takavalon käyttö pime-ällä tai hämärässä ei enää ole vain tienkäyttäjän omalla vastuulla, vaan laiminlyönnistä tulisi seuraamus.

2.2 Ajonopeudet

Ajoneuvokohtaisiin nopeusrajoituksiin ehdotetaan useita, yksinään melko vähämerkityksellisiä, korotuksia. Yhteensä nämä kuitenkin tulevat aiheuttamaan liikenteen nopeustasoon jonkinlai-sen keskinopeuden muutoksen, mikä tulee näkymään turvallisuuden heikkenemisenä. Esimer-kiksi kevytperävaunullisten yhdistelmien nopeusrajoituksen nostamisessa 80 km/h:sta 100 km/h:iin ei ole otettu huomioon sitä, että kevytperävaunuissa ei tarvitse käyttää talvirenkai-ta talviaikana. Ne ovat myös jarruttomia eikä niitä tarvitse katsastaa.

Liikenneturva ei kannata ajoneuvo kohtaisten nopeusrajoitusten poistamista niiltä vanhoilta pa-ketti- ja matkailuautoilta, joiden ajoneuvotekniset ominaisuudet eivät nykyisinkään salli edes 100 km/h nopeutta. Lainsäädännön tulisi pikemminkin ohjata uudempien turvallisimpien ajo-neuvojen hankintaan.

Lakiluonnoksessa ehdotetaan uutta liikennemerkkiä, jolla määrättäisiin vähimmäisnopeus. Merkin käyttötarkoitus jää epäselväksi. Vähimmäisnopeutta ei saisi alittaa, ellei liikennetilanne sitä edellytä. Vaatimus on erittäin tiukka ja turvallisuuden kannalta ongelmallinen. Vähimmäis-nopeutta ei saisi siis alittaa esimerkiksi kelin tai sään vuoksi ennen kuin liikennetilanne sitä edel-lyttää.

3 Liikennevirhemaksu

Byrokratiaa pyritään vähentämään sanktiojärjestelmän uudistamisella ja hallinnollisen liikennevirhemaksun käyttöönotolla. Liikenneturva kannattaa tehokkaan ja mahdollisimman vähän oikeusjärjestelmää rasittavan menettelyn käyttöönottoa, millä voitaisiin edelleen tehostaa niin automaattista kuin perinteistäkin valvontaa. Liikennevirhemaksu voi sopia lievimpien massarikkomusten käsittelyyn. Samalla on kuitenkin huolehdittava, että koko seuraamusjärjestelmästä tulee oikeudenmukainen ja riittävästi teon paheksuttavuutta ja turvallisuusriskiä huomioon otta-va.

Rikkomusluettelot ovat sinänsä selkeät. Liikennevirhemaksun soveltamisalan säännökset eivät kuitenkaan kovin hyvin kuvaa sitä, milloin rikkomus voidaan käsitellä hallinnollisessa menette-lyssä, milloin rikosprosessissa. Liikennevirhemaksua ei saa määrätä, jos rikkomus on ollut omi-aan aiheuttamaan muunlaista kuin vähäisenä pidettävää vaaraa tai haittaa. Toisaalta, jos rik-komus on ollut vähäinen, voidaan seuraamuksena antaa huomautus. Liikenneturva katsoo, että tulisi selvittää ne rajaukset, milloin sääntöjen vastainen teko on liikennevirhe, liikenneturvalli-suuden vaarantaminen tai törkeä liikenneturvallisuuden vaarantaminen.

Erytystä huomiota tulisi kiinnittää suojaamattoman liikenteen liikenneturvallisuutta potentiaali-sesti heikentäviin muutoksiin. Tällainen voisi syntyä, jos ylinopeudesta liikennevirhemaksun käyttö ulotettaisiin koskemaan ylinopeuksia 30 km/h:iin asti. Maantienopeuksilla tämä on ym-märrettävää, mutta taajamanopeuksilla, esimerkiksi nykyisin yleisimmällä 40 km/h nopeusrajoi-tusalueella, 70 km/h nopeudella ajamista ei voi enää pitää liikennevirhemaksulla selvitetävänä vähäisenä rikkomuksena. Laajemminkin ylinopeudesta ja muista liikenne rikkomuksista määrät-täviä maksuja tulisi paremmin porrastaa niin, että teon moitittavuus korostuisi.

4 Lain ymmärrettävyys

4.1 Sääntöjen yksinkertaistaminen

Säännösten kieliasussa on pyritty lyhyeen ja tiiviiseen esitysmuotoon. Samalla on esimerkiksi ”kuljettaja”-termiä pyritty systemaattisesti välttämään, mikä on nähty yhtenä automatisaation li-sääntymisen edellytyksenä. Joissakin kohdissa esitystapa on liian epätarkkaa. Lakitekstin pitää olla mahdollisimman yksiselitteistä, jotta vältetään väärinkäsityksiä ja monitulkintaisuutta. Esi-merkiksi liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta erittäin tärkeän väistämistä sääntele-vän lainkohdan (25 §) mukaan ”Oikealta lähestyvää ajoneuvoa on väistettävä.” Pykälässä ei kerrota, kenen on väistettävä. Ilman subjektia velvollisuus voi koskea ketä tahansa tienkäyttä-jää, vaikka ilmeisesti sen on tarkoitettu koskevan kuljettajaa.

Toisena esimerkkinä mainittakoon lasten turvalaitteiden käyttöön velvoittava 94 §. Siinä yksinkertaistaminen on johtanut mm. linja-autojen osalta vaatimukseen, jota ei varmaankaan ole tarkoitettu.

Moottoriajoneuvoliikenteelle on ehdotettu muutamia konkreettisia sääntömuutoksia. Yksi niistä koskee nykyistä vapaampaa kaistan valintaa käännettäessä useampikaistaiselle ajoradalle. Monissa tilanteissa vapautus varmaan vastaa nykyistä käytäntöä. Kuitenkin tilanteessa on potentiaalinen konfliktin mahdollisuus esimerkiksi vastakkaisista suunnista tulevien pyrkimässä kääntymään samalle kaistalle. Pykälään kirjattu muotoilu ..”saa poistua sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen” ei anna riittävää ohjetta oikeasta ajojärjestyksestä.

Talvirenkaiden käyttöaikaan ehdotetaan muutoksia, ja käyttövaatimus ehdotetaan muutetta-vaksi Ruotsin mallin mukaiseksi ”jos on talvikeli”-muotoiseksi. Liikenneturva kannattaa ehdotusta, mikäli voidaan turvata se, että ”jos on talvikeli”-määrittelyn toteutus on selkeä ja kiistaton. Lähtökohtaisesti se, että ajankohtana ”vallitsee talvikeli” tulee olla selkeä sekä kansalaiselle että valvovalle viranomaiselle.

Ehdotuksessa on mukana uusi liikennemerkki, jolla kielletäisiin paikallisesti nastarenkaiden käyttö. Nastarenkaita käytetään Suomessa edelleen yleisesti. Tienkäyttäjän näkökulmasta nastarenkaiden käytön rajoittaminen liikennemerkin avulla voi olla hankalaa. Liikenneturvan mukaan kannattaisi etsiä muita keinoja, joilla kannustettaisiin autoilijoita kulloinkin tarkoituksenmukaisimpaan renkaiden valintaan.

4.2 Pyöräilyn säännöt

Etukäteen huomiota herättivät toiveet pyöräilyä koskevien väistämissääntöjen yksinkertaistamisesta. Lakiehdotuksessa pyöräilyn väistämissäännöt ovat kuitenkin jääneet ennalleen. Ehdotettu muutos kohdistuu pyörätien jatkeen merkintätapaan. Jatkossa pyörätien jatke merkittäisiin tiemerkinä vain silloin, kun muulla liikenteellä on väistämisvelvollisuus pyöräilijöitä kohtaan liikennemerkin tai valo-ohjauksen perusteella. Jonkin verran ristiriitainen tilanne syntyy silloin, jos liikennevalot ovat pois käytöstä, ja pyöräilijälle on merkitty etuajo-oikeuteen viittaava pyörätienjatke, mutta kyseisessä suunnassa ilman liikennevaloja pyöräilijä olisikin väistämisvelvollinen.

Uusien merkintätapojen siirtymäajaksi on ehdotuksessa kaavailtu kahta vuotta. Tämä tulee olemaan haasteellista, kun verrataan edelliseen vastaavaan muutokseen vuonna 2010. Kunnat ovat juuri parhaansa mukaan toteuttaneet voimassa olevien säädösten muutosvaatimuksia ja pyörätien jatkeita on merkitty valtavat määrät.

Ehdotettu muutos on suuri. Se on myös erittäin sekava kaikkien tienkäyttäjien kannalta koko siirtymäajan. Pyörätien jatkeilla on erilaisia merkityksiä. Nykyinen merkintätapa ei kerro mitään väistämisuhteista. Vuosien siirtymäajan jälkeenkin pyöräilijän etuajo-oikeuteen viittaava pyörätien jatkeen merkintä todennäköisesti johtaa siihen, että pyöräilijän luottamus muiden väistämisvelvollisuuteen kasvaa ja pyöräilijän varovaisuus tienlityksissä heikkenee ja ajonopeudet kasvavat. Ellei pyörätien jatketta ole merkitty, pyöräilijä ajaa tavallisimmin suojatietä pitkin,

saamatta kuitenkaan jalankulkijalle annettuja suojatieoikeuksia. On odotettavissa, että ennalta arvaamattomat tilanteet yleistyvät, mikä ei taas paranna turvallisuutta.

Suomessa hyvin yleisiä ovat kaksisuuntaiset, yhdistetyt jalkakäytävä-pyörätie-väylät. Nämä ja erityisesti niihin liittyvät pyörätien jatkeet, on nähty pyöräilijöiden liikenneturvallisuusongelmana. Tosin pyöräilijöiden liikennekuolemista kaksi kolmasosaa on onnettomuustyyppinä muita kuin pyörätien jatkeella tapahtuneita onnettomuuksia. Kaksisuuntaisen pyörätien haittojen poistamiseksi on luonnoksessa ehdotettu, että jos pyörätie on kaksisuuntaisena vain vasemmalla puolella ajorataa, pyöräilijän ei tarvitsisi käyttää pyörätietä, vaan voi ajaa ajoradalla, jos se on turvallisempaa. Ongelmallista on, että määritelmä siitä, milloin ajo on turvallisempaa, puuttuu. Kysymystä ei ole esimerkiksi sidottu ajoradan nopeusrajoitukseen tai pientareen leveyteen. Tämä tulee johtamaan kirjajaan käytäntöön, ja myös pyöräilyyn sellaisilla teillä, joissa se ei ole toivottavaa.

Luonnoksessa ei kuitenkaan ole ehdotettu Tanskan mallin mukaista vaatimusta käyttää sen puolen pyörätietä, joka on ajoradan liikenteen suuntainen, siinä tapauksessa, että pyörätie on molemmin puolin ajorataa, jolloin toteutuisi yksisuuntainen liikenne. Luonnoksen ehdotus kaksi-suuntaisten pyöräteiden lisäksi ja kärkekolmioiden varustamisesta lisäksi varoittamaan kaksisuuntaisesta pyörätiestä johtaa tienpitäjien raskaaseen uudelleenmerkitsemiseen, ja kuormittaa entisestään Suomen jo nyt raskasta liikenteenohjauslaiteteknologiaa.

Pyöräilijöille luodaan myös muita uusia liikenteenohjauksellisia elementtejä, kuten uusi väylä-tyyppi eli pyöräkatu; ”pyöräsuojatie” eli liikennemerkki B7 (väistämisvelvollisuus pyöräilijän tienylityspaikassa) sekä yksisuuntaiselle ajoradalle mahdollisuus osoittaa kaksisuuntainen pyöräliikenne. Kaikki nämä uudet menettelyt palvelevat nimenomaan nopeiden pyöräilijöiden tarpeita. Muutokset johtaisivat siihen, että pyöräilijöiden liikenneympäristö ja heille tarkoitetut säännöt edelleen monimutkaistuvat.

Merkittävä osa pyöräilijöiden liikenneturvallisuusongelmista kohdistuu kuitenkin iäkkäisiin tai muusta syystä heikommassa asemassa oleviin pyöräilijöihin. Heidän asemaansa liikenteessä ei ole juurikaan huomioitu. Tälle ryhmälle voisi esimerkiksi olla turvallinen vaihtoehto mahdollistaa jalkakäytävän käyttäminen Norjan mallin mukaisesti siten, että pyöräily sallittaisiin jalkakäytävällä ilman ikärajoja jalankulkijoiden ehdoilla. Muutos olisi johdonmukainen jalankulkua avustavien tai korvaavien sähköisten liikkumisvälineiden osalta tehtyjen tuoreiden säädösten kanssa.

Jos näin meneteltäisiin, monessa taajamassa voitaisiin saada huomattava turvallisuushyöty muuttamalla nykyiset yhdistetyt jalkakäytävä-pyörätie -väylät jälleen jalkakäytäväksi, alentamalla katujen nopeusrajoitus 30 km/h:iin, osoittamalla nopeat pyöräilijät ajoradalle ja sallimalla hitaiden pyöräilijöiden ajaa jalkakäytävällä.

4.3 Suojatie

Jalankulkijan asemaan on ehdotuksessa kiinnitetty kovin vähän huomiota. Jalankulkijoille ehdotetaan velvollisuutta käyttää ali-/ylikulkua, jos sellainen on läheisyydessä. Tällöin tulisi tarkemmin määritellä, mikä on siihen velvoittava etäisyys. Ali- ja ylikulun käytettävyyteen vaikuttaa myös muita tekijöitä kuin läheisyys, mm millaiset korkeuserot matkalla on.

Suojateiden merkinnäksi on ehdotuksessa vaatimuksena sekä liikennemerkki että ajoratamerkintä. Perusteluissa on viitattu siihen, että jos merkintä peittyy esimerkiksi uudelleenpäällystämisen yhteydessä, pitää myös liikennemerkki poistaa. Ehdotuksessa ei ole otettu kantaa siihen, että miten tulisi menetellä silloin, jos ajoratamerkinnot talvella peittyvät lumella ja jäällä. Liikenneturva kannattaa ajatusta, että suojatie olisi aina merkitty vähintään liikennemerkillä ja pääsääntöisesti myös ajoratamerkinnoin. Toisin sanoen vain pelkällä ajoratamerkinillä varuste-tuista suojateista luovuttaisiin. Päällystyskorjausten aikana on turvallisuuden kannalta parempi ratkaisu alentaa autoliikenteen nopeusrajoitusta kuin siirtää vastuu pelkästään jalankulkijoille.

5 Muita turvallisuushavaintoja

Eräs konkreettinen ehdotus on ajosuuntien välisen sulkuviivan värin vaihtaminen keltaisesta valkoiseksi. Muutosta on perusteltu sillä, että arviolta keltaisen värin käyttäminen tulee kalliimmaksi. Suomessa osan vuotta monin paikoin lumi hankaloittaa tiemerkinnot näkymistä. Keltainen väri erottuu edes hieman paremmin lumen seasta kuin valkoinen väri. Sulkuviivojen merkityksen kannalta tällä on merkitystä. Liikenneturva ei kannata keltaisesta väristä luopumista.

Luonnoksessa on ehdotettu taajamissa pysäköinnin sallimista ajosuuntaan nähden vasemmalle puolelle kaksisuuntaisella kadulla. Liikenneturvan pitää tätä ehdotusta pääosin liikenneturvallisuutta heikentävänä muutoksena. Joissain tilanteissa muutos voi sujuvoittaa pysäköintiä ja vähentää ajoa parkkipaikan etsimiseksi. Tilanteessa, eli parkkiin ajossa ja pois lähtiessä, kuljettaja joutuu kuitenkin huomioimaan kahden suunnan kaistojen liikenteen, eli konfliktipisteitä on kaksinkertainen määrä. Mahdollisuutta hyödynnettäisiin erityisesti kiireisessä jakeluliikenteessä, missä jakeluautojen kuljettajien työn kiireisyyden aiheuttamat huomiovirheet korostuvat. Pimeällä ja hämärässä väärällä puolella olevan auton valot aiheuttavat sekaannusta muissa kulkejoissa. Jossain määrin sujuvoittava toimintamahdollisuus on omiaan vaikeuttamaan liikenteen luottamus- ja ennakoivaatimuksia. Myös jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden havaitseminen on hankalampaa, mikä on turvallisuusriski. Liikenneturva toivoo, että pyritäisiin käyttämään muita keinoja mahdollisen pysäköintitilan tehokkaaseen käyttöön.

Moottorikelkkailuun esitetään uutta väylänimitystä, moottorikelkkatie, joka kokoaa yhteen niin virallisella toimituksella toteutetun kelkkareitin kuin epävirallisemmän kelkkauran. Kriteeri näyttäisi olevan pelkästään se, että onko käytetty liikennemerkkejä vai ei. Jos uralla ei ole käytetty liikennemerkkejä, niin kyse on maastosta, ja toisaalta liikennemerkkejä ei saa käyttää muualla kuin moottorikelkatiellä. Turvallisuuden kannalta arveluttavaa on se, että esityksen mukaan moottorikelkkateilla saisi ajaa muun muassa polkupyörillä ja kevyillä sähköajoneuvoilla. Niillä ei kuitenkaan saisi ajaa sellaisilla teloilla varustetuilla moottorikelkkaa vastaavilla ajoneuvoilla, joita ei ole rekisteröity moottorikelkoiksi. Toisaalta taas yleisimmät epäselvyydet, jotka koskevat tielapäistä kelkalla ajamista muulla tiellä kuin moottorikelkatiellä, jäisivät käytännössä epäselviksi edelleen. Paikoissa, joissa on tarve päästä kelkoilla esimerkiksi matkailu- tai huoltotarkoituksessa kulkemaan muulla tiealueella kuin moottorikelkatiellä, olisi voitava kelkalla ajaa sallia tienpitäjän toimesta selkein menettelyin ja merkinnöin muut tienkäyttäjät, erityisesti jalankulkijat, huomioiden.

6 Sääntelyn määrä

Yksittäisten säännösten määrää on vähennetty, ja mm. tieliikenneasetus ja käyttöasetus on tuotu lähes kokonaisuudessaan lain tasolle. Kansalaisen kannalta on hyvä, että säännökset löy-tyvät yhdestä paikasta. Mutta tienkäyttäjän näkökulmasta haittana on se, että tieliikennelaista tulee raskas, lähes kaksisataa pykälää ja useita liitteitä, mikä taas vastaavasti vaikeuttaa tiedon etsimistä ja omaksumista.

Liikenneturva ehdottaa uudelleen harkittavaksi, voitaisiinko esimerkiksi tieliikennelakiin ehdotettu kokonaisuus uudesta liikennevirhemaksusta (luku 6, 25 pykälää), säätää omana lakinaan. Selkeyden vuoksi tieliikennelaki tulisi pitää mahdollisimman yksinkertaisena, jolloin tarkempi yksityiskohtainen sääntely, esimerkiksi ajoneuvojen mittojen ja massojen osalta, voisi edelleen olla asetustasolla.

Liikenneturva liittää oheen lakiehdotuksen pykäkohtaisia havaintoja ja kommentteja.

LIKENNETURVA

Anna-Liisa Tarvainen

Juha Valtonen

Toimitusjohtaja

Tutkimuspäällikkö

Liite Liikenneturvan lausuntoon LVM:lle luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi - pykäläkohtaiset huomiot

1 LUKU

Yleisiä säännöksiä

1 § Soveltamisala

1 §. Lain soveltamisala. Pykälässä säädettäisiin, että lakia sovellettaisiin tiellä, ellei sen soveltamisesta muualla laissa säädettäisi erikseen.

2 § Määritelmät

1) Tien määritelmä on oleellinen 1 § soveltamisalan kannalta. Tarkoituksena on ollut selventää tieliikennelain soveltamisalaa. Tämä ei ole kuitenkaan täysin toteutunut, vaan kuten yksityiskohtaisissa perusteluissakin on todettu, jäisi ”yleisesti liikenteeseen käytetty alue” edelleen myös tulevaisuudessa oikeuskäytännön varaan. Kuitenkin tiellä käytettävistä liikenteenohjauslaitteista säädettäisiin jatkossa tieliikennelaisissa ja niitä saisi käyttää vain tieliikennelain tarkoittamilla teillä. On kovin epäselvää, jos tieto siitä, missä saa ja voi käyttää liikennemerkkejä, perustuu viime kädessä oikeuskäytäntöön. Samoin, jos tie on tilapäisesti suljettu yleiseltä liikenteeltä, jolloin se ei ole tietä, pitäisi siis liikennemerkkit poistaa ko. ajaksi? Nykyisissä epäselvyyksiä tien tulkinnasta on mm. puistopoluilla.

Uusi termi olisi moottorikelkkatie, joka kattaisi sekä nykyiset moottorikelkkareitit että moottorikelkkaurat. Kelkkaurien osalta määrittely perustuisi siihen, käytetäänkö tieliikennelaisissa tarkoitettuja liikenteenohjauslaitteita vai ei. Usein kelkkailuun käytetään esimerkiksi tietä, joka talveksi jätetään avaraamatta, onko sellainen automaattisesti moottorikelkkatie?

2) ”tienkäyttäjällä jokaista, joka on tiellä taikka ohjaa sillä olevaa ajoneuvoa tai raitiovaunua;”

Määritelmän muotoilussa on pyritty ottamaan huomioon automatisaation tuleminen liikenteeseen. Kuljettaja-termi on systemaattisesti häivytetty laista. Kieliopillisesti tämä ei ole onnistunut ratkaisu. Sekä ”joka” että ”jokainen” viittaa yhtä lailla henkilöön kuin esineeseen tai asiaan. ”Tienkäyttäjä on jokainen kivi, joka on tiellä” – tämä ei liene tarkoitus?

Logiikka kuljettajan autossa tai auton ulkopuolella olemisesta ei täysin toimi. Tarkoitus on, että tienkäyttäjä olisi myös silloin, kun auton ulkopuolelta ohjaa, esimerkiksi auton ulkopuolisen automaattisen pysäköinnin keinoin, autoa – oletettavasti henkilö olisi silloin auton kuljettaja – kuitenkin 90 § mukaan kuljettajan ja matkustajien on ”ajon aikana” käytettävä turvavyötä – eikö kyseessä siis silloin olisi ”ajon aikana”?

Kohdan 3 jalankulkijan määritelmässä viitataan ”jalankulkua avustavaan laitteeseen”. Kuitenkin laista on pudotettu pois entinen 45 §, jossa täsmennettiin, että liikkumisen sellaisella tuli tapahtua ”kävelynopeudella”. Vaikka se määritelmä oli epämääräinen, oli siinä kuitenkin jonkinlainen suuntaviiva laitteen käyttöön. Kysein säännös on ollut voimassa vain hyvin lyhyen aikaa. Perustelutekstissä tulisi perustella, minkä vuoksi muutos tehdään ja mitä muutoksella tavoitellaan.

Kohdassa 8 tiukennettaisiin suojatien määritelmää siten, että se pitäisi olla merkitty sekä merkein että merkinnöin. Aikaisemmin tämä oli ”tai”. Perusteluissa on sanottu, että ”jos esimerkiksi päällystystyön vuoksi suojatie-tiementä poistettaisiin, myös liikennemerkki pitäisi poistaa. Pelkkä liikennemerkki antaisi tienkäyttäjille väärää informaatiota.” Kuitenkin toisaalta soratielle merkintää ei tarvitsisi tehdä, koska se ei ole teknisesti mahdollista. Joissakin risteyksissä siten jalankulkija joutuisi väistämisvelvollisuuksien näkökulmasta heikompaan asemaan kuin vastaavassa paikassa pyöräilijä, koska ko. paikoissa kärkikolmio velvoittaa autoilijoita väistämään pyöräilijää. Kannattamme sitä, että pelkän ajoratamerkinnän käyttämisestä suojatien osoittamiseen luovutaan. Aina tarvittaisiin vähintään liikennemerkki tai valo-opaste. Pääsääntöisesti merkittäisiin sekä merkillä että merkinnöillä, missä se on mahdollista.

Risteyksen määritelmä on uusi. Onko pyörätien ja ajoradan risteämä risteys, tai entä ajoradan ja moottorikelkkatien risteämä? Esimerkiksi pysäköintikielto päättyy maantien tai kadun risteykseen,

josta ehdotuksessa on säädetty liikennemerkkien C37 ja C38 yhteydessä. Kuitenkaan katua ei ole lainsäädännössä tarkemmin määritetty. Esimerkiksi katujen risteuksen ulkopuolella olevan kadun ja pyörätien risteämässä voi tulla epäselvyyttä, loppuuko kadun pysäköintikielto siihen vai ei.

2 LUKU

Tieliikenteen periaatteet

Tieliikenteen periaatteisiin on kirjattu mm. erilaisia varovaisuus- ja huolellisuusvaatimuksia, joiden on perustelujen mukaan katsottu olevan liian yleisluonteisia ja epätarkasti rajattuja, jotta niiden rikkomisesta voitaisiin määrätä rangaistus. Kuitenkin näitä on tähän asti käytetty oikeuskäytännössä vähintäänkin osana rangaistuperusteena. Ilmeisesti edelleenkin näin voisi olla rikoslain mukaan teon liikenneturvallisuuden vaarantamista arvioitaessa. Kuitenkaan liikennevirhemaksua tällaisiin tekoihin ei voisi soveltaa luvun 6 mukaan. Periaatteissa saattaa nyt olla sisällytettynä myös sellaisia tekoja, joista voisi olla tarpeen säätää myös siten, että liikennevirhemaksua voidaan soveltaa. Liikennevalvontaa varten tulee säilyttää riittävät keinot puuttua sellaiseen ajotapaan, joka selkeästi vaarantaa turvallisuutta

3 § Tienkäyttäjän yleiset velvollisuudet

Tienkäyttäjän yleisiin periaatteisiin on tuotu mm. se, että ”ajoneuvo ei saa kuljettaa tarpeettomasti äkkiä jarruttamalla” – tämä olisi siis vain yleinen periaate. Joissain tapauksissa kyse voi olla kuitenkin samantapaisesta kiusanteosta kuin mitä 35 §:ssä on tarkoitettu. Pahimmillaan äkkijarrutuksella aiheutetaan tahallisesti peräänajo, jolloin vain peräänajajan sääntörikkomuksesta on säädetty 21 §:ssä.

4 § Tienkäyttäjän ennakoitivelvollisuus

Periaate on luonnollisesti tärkeä liikenteen turvallisuuden kannalta, ja kuten perusteluissa todetaan ”tienkäyttäjän ennakoitivelvollisuuden määrittelyllä on keskeinen merkitys sen kannalta, millaista toimintaa tienkäyttäjältä yksittäisessä liikennetilanteessa voidaan edellyttää. Periaatteetta on kuitenkin tuotu esiin liian yksipuolisesti – pelkästään sen osapuolen vaatimukseksi, joka varautuu toisen virheelliseen toimintaan. Monessa tapauksessa se on tarpeen virheellisesti toimivan osapuolen kyvyttömyyden vuoksi, jota esimerkiksi seuraava 5 § kuvaa. Yhtäläillä ennakoitivelvollisuuden rinnalla voisi viitata nyt perustelujen mukaan tarkoituksella poisjätettyyn luottamusperiaatteeseen. Eli tienkäyttäjän pitää pyrkiä toimimaan niin, että hänen toimintansa on ennakoitavissa. Suurelta osin siinä on kyse liikennesääntöjen noudattamisesta. Mutta myös liikennesääntöjen puitteissa on mahdollista toimia niin, että toiminta on toiselle osapuolelle vaikeasti tai helposti ennakoitavissa. Missään tapauksessa ennakoitivelvollisuuden vaatimus ei saa johtaa siihen, että vastuuta siirretään tietoisien virhetoiminnan tekijältä vastapuolelle.

5 § Varovaisuusvelvollisuus muita tienkäyttäjiä kohtaan

Ilmaisuissa on kieliopillisia epämääräisyyksiä:

-”Lähestyttäessä ajoneuvolla kuljetettavaa eläintä” – siis, eläintä, jota kuljetetaan ajoneuvolla?

-” Lähestyttäessä pysäytettyä koululaiskuljetusautoa, linja-autoa, raitiovaunua tai eläintä...” – siis, pysäytettyä eläintä?

- pyöräilijän ei tarvitse jättää tilaa kohdatessaan tai ohittaessaan toisen pyöräilijän?

- viimeisen momentin mukaan myös jalankulkijan on noudatettava erityistä varovaisuutta lähestyessään vammaista tai vanhusta?

6 § Turvallinen ajoneuvon kuljettaminen

Tämä pykälä, kuten myös seuraava, kuuluvat liikenteen periaatteisiin, eikä näistä ole esimerkiksi liikennevirhemaksussa sanktiota. Esimerkiksi, jos ajotavan vuoksi menettää ajoneuvon hallinnan ja suistuu tieltä – tai muutoin esimerkiksi häiritsevästi ”polttaa kumia” tai ”keulii” moottoripyörällä – mihin perustuen liikennevalvonnassa voidaan näihin puuttua? Samoin oman liikkumisensa ennakoitavuutta voi huomattavasti heikentää nopealla kiihdyttämällä, joka ei myöskään olisi liikennesääntöjen vastaista.

3 LUKU

Liikennesäännöt

Yleiset säännöt

9 § Liikennesääntöjen noudattaminen ja liikenteenohjaus

Mitä tarkoittaa viimeisen momentin viimeinen lause? Ainakin perusteluissa tulisi selventää, mikä on tällainen tilanne, että valo-opaste ei olekaan ensisijainen ohjauslaite.

12 § Esteetön kulku junalle ja raitiovaunulle sekä rautatien tasoristeyksen ylittäminen.

Uutta olisi tällöin se, että myös raitiovaunulle olisi annettava esteetön kulku, jos laissa ei toisin säädettäisi. Toisin säätämällä tarkoitetaan 64 §:n mukaista raitiovaunun velvollisuutta antaa esteetön kulku suojatiellä kulkevalle. Perustelujen mukaan tämä vastaisi tieliikennesopimuksen 18 artiklan 7 kohtaa ja 29 artiklaa, joissa on kirjattu esteettömän kulun antamisesta raideliikenteelle. Sen sijaan perusteluissa ei käy ilmi, mihin perustuu esitetty poikkeus suojatien osalta.

13 § Tiellä oleva este

Ilmaisu on muuttunut nykyisestä. Varsinkin kolmannessa momentissa relatiivilauseen viittaukset ovat epäselviä. Lisäksi ohje siitä, että asiasta on ilmoitettava poliisille, on harhaanjohtava, koska poliisille ei ole esimerkiksi suoria yhteystietoja – vaan ilmoitukset tehdään pääsääntöisesti hätäkeskukseen numeroon 112.

Jalan kulkeminen

14 § Jalankulkijan paikka tiellä

Ilmaisua on yksinkertaistettu. ”Jalankulkija ei saa tarpeettomasti estää tai haitata muuta liikennettä” korvaa nykyisen listan niistä tapauksista, esimerkiksi pyörän taluttamisen, kookkaan taakan kantamisen jne, jos sellaisesta aiheutuu huomattavaa haittaa. Perusteluissa on viitattu mm. ”suhteettoman hitaasti etenemisestä suhteessa tavanomaiseen kävelyyn”. Miten määritellään ”tarpeettomasti haitan aiheuttaminen”? Hitaasti etenemisen rajoittaminen voi loukata liikuntarajoitteisten henkilöiden liikkumista.

Pyörätiellä kävelemisestä on nykyiseen ilmaisuun verrattuna jätetty ”yleensä”-termi pois. Nyt vaatimus kuuluu ehdottomana ”pyörätiellä jalankulkijan on käytettävä sen reunaa”. Perusteluissa pitäisi ottaa kantaa siihen, miten momentti vaikuttaa yhdistetyillä jalankulku ja pyöräteillä, joita Suomessa on erittäin paljon. Noudatetaanko siellä pyörätien vaatimusta kävellä reunassa vai jalankulkijan jalkakäytävällä vapaata paikan valintaa. Pykälä on nyt myös liikennevirhemaksun alainen, joten liian keskellä yhdistettyä jk/pp-väylää kävelevä voi saada 20 euron liikennevirhemaksun, jos näillä väylillä noudatetaan pyörätien sääntöjä.

17 § Ajoradan ylittäminen

Kieliasussa on vähän ongelmia. Mihin viittaa sana ”sellainen”; viittako se suojatiehen ja ali- tai ylikulkuun vai vaan jälkimmäiseen. Lisäksi alikulku käyttäen ajorata on vaikea ylittää. Oleellista on kuitenkin se, että edelleen pysyy epäselvänä se, mitä tarkoittaa ”on lähellä”, vaikka ilmaisu onkin Tieliikennesopimuksen mukainen. Lisäksi ali- tai ylikulun kyseessä ollessa pelkkä etäisyys ei ole ainoa sellaisen käytettävyyteen vaikuttava tekijä.

19 § Tien eri osien käyttö

Pykälän 4 momentissa säädettäisiin alle 12-vuotiaalle edelleen mahdollisuus edelleen kuljettaa polkupyörää jalkakäytävällä, jos siitä ei aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa. Ikäraja on keinotekoinen. On paljon muita pyöräilijöitä, joille jalkakäytävä olisi turvallisempi paikka pyöräillä kuin ajorata. Esimerkiksi iäkkäät tai tavalla tai toisella vammaiset pyöräilijät. Norjan mallin mukainen sääntö olisi Suomeen liikenneympäristöön ja sen kehittämiseen hyvä ratkaisu.

Mopon osalta säädös muuttuisi niin, että pientareen käyttövelvoite koskisi vain taajaman ulkopuolista aluetta. Taajama voi kuitenkin olla 60 km/h rajoitusalue, jolloin mopot tulisi velvoittaa myös pientareelle. ”Taajaman ulkopuolella”-määritteen sijasta velvoite tulisi olla, jos ”ajoradan nopeusrajoitus on enemmän kuin 40 km/h”.

21 § Ajoneuvojen välinen etäisyys

Perusteluissa: ”Ensimmäinen momentti vastaisi tieliikennesopimuksen 13 artiklan 3 kohtaa – ilmeisesti kuitenkin 5-kohtaa nykyisessä sopimuksessa (muuttunut 56/1993).

23 § Kääntyminen

Kolmas momentti olisi uusi: ”Jos risteävällä ajoradalla on ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja, saa risteyksestä kuitenkin poistua sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen.” Ilmaisuu jättää hieman epäselväksi perusteluissa mainitun asian, ”että kääntyjä olisi vastuussa turvallisesta kääntymisestä suhteessa muuhun liikenteeseen. Eli esimerkiksi silloin, jos vastakkaisista suunnista käännetään ”samalle kaistalle”, niin väistämisvelvollisuus ei muutu ”vasemmalle kääntyjän velvollisuudeksi”, vaan se väistää, joka on kääntymässä ”väärälle kaistalle”.

Olisiko syytä kirjata lakiin menettely ja vastuut sellaisessa tapauksessa, jossa pitkä tai leveä, kuitenkin tielle sallituissa mitoissa oleva, ajoneuvo tai yhdistelmä joutuu poikkeamaan 22 ja 23 pykälien vaatimuksista tilan ahtauden vuoksi?

24 § Polkupyöräilijän sekä taajaman ulkopuolella mopoilijan kääntyminen

Nykyinen vastaavan pykälän otsikko oli kuvaavampi. Se ilmaisi suoraan, että kyse on näille vain näille tienkäyttäjille tarkoitettu menettely. Uusi otsikko on myös kielellisestikin vähän hankala, kun siinä ei ole viittausta risteyksessä kääntymiseen.

25 § Väistäminen

Ilmaisu on pyritty pelkistämään mahdollisimman niukaksi. Otsikosta ja alkulauseesta on poistettu viittaukset liikennetilanteeseen, josta on kyse, eli erilaisista risteys- ja liittymätilanteista. Pääsääntö ”oikealta lähestyvää ajoneuvo on väistettävä” tarkoittaisi kirjaimellisesti mm sitä, että jalankulkijan pitäisi suojatiellä väistää oikealta tulevaa ajoneuvoa; aina pitäisi väistää oikealta pysäkillä lähtevää linja-autoa, pyörätienjatkeella väistettävä jne.

Perusteluissa tuodaan heikosti esiin se, mikä on uuta – pääosinhan väistämissäännöt on tarkoitus pitää samana. Myös tunnetut epäselvyydet jäävät vaille selvennystä. Varsinkin 2 momentin kohta 1 ja 4, joissa velvoitetaan väistämään kääntyessä tai liikenneympyrästä poistuessa jalankulkijaa, pyöräilijää tai mopoilijaa. Tunnettu epäselvyys on ollut se, kuinka pitkään ajoneuvo on ”kääntyvä ajoneuvo”.

Kolmannessa momentissa on hieman muutettu nykyistä kohtaa, jossa on väistämisvelvollisuus tultaessa tielle polulta tai muulta vähäiseltä tieltä. Vähäistä tietä ei ole tarkemmin määritelty tai kuvattu perusteluissakaan.

Uusi väistämisvelvollisuus on kohdassa 4: ”Väistettävä on myös muita tienkäyttäjiä tultaessa ajoradalle jalkakäytävän tai pyörätien ylityksen jälkeen.” Tätä olisi ehkä syytä avata perusteluissa hieman tarkemmin, jotta asia tulisi helpommin ymmärretyksi. Myös kohtien 4 ja 5 päinvastainen esitysjärjestys voisi hieman helpottaa kohtien ymmärtämistä.

27 § Pysäkillä lähtevän linja-auton väistäminen

Käsite ”samaa tai viereistä kaistaa” on jonkin verran ongelmallinen. Se on kyllä nykyisenkin vastaavan pykälän sanamuoto. Mutta, tarkoitetaanko siinä tosiasiallisesti vain ”viereistä kaistaa”, ja silloinkin vain kyseisessä ajosuunnassa. Sinänsä pyöräkaistaa koskeva täsmennys selventää tilannetta niissä tapauksissa, joissa sellainen on ajokaistan ja pysäkin välissä.

35 § Ajoneuvon siirtäminen sivusuunnassa

Kaistanvaihtoon tulisi uusi kansallinen 2 momentti: ”Jos toinen ajoneuvo osoittaa suuntamerkillä aikovansa vaihtaa kaistaa, nopeutta lisäämällä tai muulla tavalla ei saa vaikeuttaa kaistanvaihtoa.” Momentin tavoite on hyvä, mutta siirtäisi selvästi varovaisuusveloitetta kaistanvaihtajalta pois. Tämä johtaisi mahdollisesti siihen, että suuntamerkin antaminen pääsääntöisesti oikeuttaisi vaihtamaan kaistaa, ja konfliktitilanteessa vastapuoli katsottaisiin ”vaikeuttaneen kaistanvaihtoa”. Johtaa hyvin hankaliin näyttökysymyksiin. Perusteluissa on sanottu, että sääntö olisi tärkeä liikenneturvallisuuden kannalta - lopputulema voi valitettavasti olla myös liikenneturvallisuuden heikkeneminen, mikäli kaistanvaihtajan varovaisuusvaatimus alenee. Perusteluissa on viitattu Tieliikennesopimuksen 14 artiklaan. Siellä asia on ilmaistu ”...on ensin varmistauduttava siitä, että tämän voi tehdä aiheuttamatta vaaraa muille edellään tai takanaan kulkeville tai häntä sivuuttaville tienkäyttäjille ottaen huomioon heidän sijaintinsa, suuntansa ja nopeutensa.”

36 § Pysäyttäminen ja pysäköinti

Uutta olisi se, että taajamassa sallittaisiin pysäköinti vasemmalle puolelle myös kaksisuuntaisella kadulla. Ainoana vaatimuksena olisi ”jos se voi tapahtua muuta liikennettä vaarantamatta ja haittaamatta.” Perusteluissa viitataan joiden maiden käytäntöön ja siihen, että Tieliikennesopimus sen mahdollistaa. Kuitenkin sen 23 artiklassa on melko suoraviivaisesti kirjattu ”Kuljettaja saa pysäyttää tai pysäköidä ajoneuvonsa vain liikennesuuntansa mukaiselle puolelle ajorataa”. Siihen on esitetty joitakin poikkeusmahdollisuuksia, mutta nähdäksemme esitetyn laajuinen molemminpuolinen pysäköinti on myös Tieliikennesopimuksen vastainen. Muutos olisi turvallisuuden kannalta pääosin heikennys.

37 § Pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat kiellot

Kohta 6) -Kohta vastaisi paremmin Tieliikennesopimusta, jos siinä olisi mukana siellä oleva ilmaisu ”lukuunottamatta erityisesti merkittyjä paikkoja”

Kohta 13) .. tulisiko kattaa myös niiden erkanemis- ja liittymistiet? Esimerkiksi 58 §:ssä ne on huomioitu.

38 § Pysäköimistä koskevat kiellot

Perusteluissa kappaleessa, jossa kuvataan muutoksia, viitataan ”uuteen lakiin”, joka tarkoittanee ”voimassa olevaa lakia”.

41 § Pysäköinnin alkamisaika

”Jos pysäköinnin enimmäisaikaa on rajoitettu liikennemerkillä, pysäköinnin alkamisaika ilmoitetaan selkeästi havaittavalla tavalla”

Ehdotettu pykälän lauserakenne on passiivi (”ilmoitetaan”) – tämä tekee säännöksestä epäselvän. Lisäksi epäselvä vaatimus tulee tuottamaan vaikeuksia pysäköinnin valvonnan toteuttamiseen.

43 § Ajoneuvon säilyttäminen tiellä

Jätetty sana tosiasiallisesti pois (nykyisin: ”ajoneuvoa, jota tosiasiallisesti ei käytetä liikenteessä) – sisältö on sen myötä muuttunut epämääräisemmäksi.

45 § Kävelykadulla ajaminen ja pysäköinti

Perusteluissa on sanottu pykälän vastaavan Tieliikennesopimuksen artikla 27:ää. Se kuitenkin ei varsinaisesti käsittele kävelykatua.

46 § Pyöräkadulla ajaminen ja pysäköinti

Perusteluissa sanotaan, että ”Kyseessä olisi katu, jossa olisi ajorata ja jalkakäytävät.” Riittäisikö kuitenkin yksi jalkakäytävä? – monissa paikoissa pikkukaduilla on tällä hetkellä vain toisella puolen yhdistetty jk/pp-väylä. Tällaisen muuttaminen pyöräkaduksi voisi olla monessa tarkoituksenmukaista, jollei jalkakäytävän lukumäärävaatimus sitä estäisi.

48 § Ääni- ja valomerkki

Koska ehdotuksesta on nyt poistettu nykyinen vaatimus ”valomerkki on annettava ajovaloja vilkuttamalla kävelynopeudella ajamisesta”, niin perusteluissa voisi tuoda esiin, että nyt myös hätävilkkukytkentää on luvallista käyttää ”milloin se on vaaran välttämiseksi tarpeen”. Äänimerkin lisäksi myös valomerkistä voisi sanoa, että se saa kestää pidempään kuin on tarpeen.

49 § Suuntamerkki

Ehdotuksesta on poistettu nykyinen ilmaisu: ”Merkinanto ei vapauta kuljettajaa velvollisuudesta varmistua siitä, ettei aiottu toimenpide aiheuta vaaraa tai tarpeetonta estettä.” Ilmaisun poistaminen olisi muuten hyväksyttävissä, mutta uusi ehdotettu 35 § 2 momentti tekee tilanteen epäselväksi, ja

siirtää kaistanvaihdon turvallisuuden varmistamisvastuuta pois kaistanvaihtajalta. Tällä ilmaisun poistamisella vielä vahvistuu se, että kaistanvaihtajalle riittää suuntamerkin antaminen, ja muutoin toisen osapuolen toiminta voidaan katsoa ”kaistanvaihdon vaikeuttamiseksi”.

52 § Kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettaminen

Ehdotuksesta on nyt poistettu vaatimus ”kävelynopeudella ajamisesta” silloin kun kevyellä sähköajoneuvolla ajetaan jalkakäytävällä. Perusteluissa se on mainittu, mutta ei varsinaisessa pykälässä. Toki kävelynopeutta ei ole tarkemmin määritelty, mutta se antoi ehdotukseen verrattuna jotain suuntaviivaa. Jäljellä on nyt vaatimus, että ”tällöin jalankulkijalle on annettava esteetön kulku”. Tähän sopisi lisäksi sama sanamuoto kuin mitä on alle 12-vuotiaan pyöräilijän jalkakäytävällä ajamisesta: ”jollei siitä aiheudu huomattavaa haittaa jalankululle.”

53 § Eläimen kuljettaminen

Pykälän otsikko on suomen kielen kannalta vähän hankala, kun se viittaa helposti eläimen/eläinten kuljettamiseen ajoneuvossa.

Ehdotuksessa rinnastettaisiin aina esimerkiksi ratsukko tai hevosen taluttaja ajoneuvolla ajamiseen. Nykyisessä laissa se on soveltuvin osin. Näin ollen ratsastaja tai hevosen taluttaja voi halutessaan noudattaa myös jalankulkijan sääntöjä, mikä turvallisuuden kannalta on perusteltua. Tämä mahdollisuus tulisi säilyttää. Toisaalta perusteluissa on viitattu myös ehdotuksen 19 §:n 5 momenttiin, jonka mukaan ”Ajoneuvoa saa tilapäisesti kuljettaa muullakin kuin sille tarkoitettulla tien osalla, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat ja siitä ei aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa.” Perusteluissa tämä on liitetty kuitenkin vain jalkakäytävän tai pyörätien käyttöön.

56 § Ajoneuvon hinaaminen

Hinaamista köydellä tulisi rajoittaa tiukemmin. Ehdotuksessa on ainoastaan, että ajoneuvoa, jonka jarrut ovat epäkunnossa, saa hinata vain puomilla, ja jonka ohjaus on epäkunnossa saa hinata vain hinauspuomin varaan nostettuna. Epäkuntoisuudeksi pitäisi kirjata myös jos ajoneuvon jarrujen tai ohjauksen tehostimet eivät ole toiminnassa, esimerkiksi auto ei ole käynnissä. Näin käytännössä köydellä hinausmahdollisuus olisi rikkoutuneen ajoneuvon tapauksessa harvinaista.

Perusteluissa sanotaan, että hinattavana olevan ajoneuvon kuljettajalla tulisi olla tällaisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttava ajo-oikeus. Tätä ei kuitenkaan ole kirjattu itse ehdotuksen pykälään.

Uusi kolmas momentti, jossa kielletään polkupyörällä, mopolla tai moottoripyörällä hinaaminen vain, jos hinaaminen haittaa ajoa tai aiheuttaa muille vaaraa. Käytännössä näin on aina, joten kyseisen jos-lauseen voi jättää pois, jolloin hinaaminen näillä ajoneuvoilla olisi aina kiellettyä.

57 § Tienkäyttäjien varoittaminen

Edelleen jää epäselväksi varoituskolmion asettamisesta se, että mikä on ”riittävän etäälle”

62 § Ajoneuvon hinaaminen

Onko tarvetta sallia moottori- ja moottoriliikennetiellä minkäänlainen hinaaminen köydellä tai vaijerilla, edes lähimpään poistumistiehen? (Vrt huomiot 56 §:ssä).

Raitiovaunun kuljettaminen

64 § Raitiovaunun kuljettamista koskevat muut liikennesäännöt

Onko välttämätöntä sisällyttää raitiovaunun kuljettamista koskevat määräykset tieliikennelakiin? Raitiovaununkuljettaminen on pienen ammattiryhmän erityisala, ja siitä voidaan säätää erikseen. Tieliikennelaissa on tärkeitä säätää vain muiden tienkäyttäjien osalta velvollisuuksista raitiotieliikennettä kohtaan.

4 luku

Liikenteenohjaus

Luku sisältää käytännössä nykyisen tieliikenneasetuksen (valtioneuvoston asetus), josta varsinaiset liikennemerkkit yms on tarkoitus esittää lain liitteenä. Edelleen olisi syytä harkita, olisiko sittenkin parempi ratkaisu säilyttää ko. asiat asetustasolla.

69 § Käsimerkit ja ajoneuvosta annettavat merkit

Pykälät sisältävät lain tasolle erittäin yksityiskohtaista sääntelyä. Selkeyden vuoksi liikenteenohjaajista tulisi säätää vain välttämätön osa ja valtuuspykälät laissa. Jos esitettyyn kuitenkin päädytään, niin kysymyksenä esitämme, miksi 65 §:n 2)-kohdassa on muun liikenteenohjaajan käyttö liikennevalvonnassa rajattu vain ajo- ja lepoaikojen valvontaan? Kaikkiaan se, että liikenteen ohjaukseen liittyvä hallinnollinen säätely on yhdessä varsinaisen liikenteen ohjauksen liittyvän sääntelyn kanssa ei ole tavallisen tienkäyttäjän kannalta selkeää. Tällaisen lähinnä viranomaisiin kohdistuvan säätelyn voisi erottaa laissa esitettäväksi erillään. Suuren osan tästä voisi siirtää kohtaan ”Erinäiset säännökset” sekä tässä voitaisiin hyödyntää paremmin siellä olevaa määritelmää ”Liikenteen valvoja”.

Liikenteenohjauslaitteet

71 § Liikenteenohjauslaitteen asettaminen

Tämä sisältää aika raskaita vaatimuksia – kunnan pitäisi tehdä hallinnollinen päätös kaikista yksityisten alueiden liikennemerkeistä, merkeistä pitäisi ilmoittaa Liikennevirastolle digiroadia varten; poliisia ei tarvitse enää kuulla. Ajatus on, että vain tieliikennealueilla saa käyttää liikennemerkkejä?

72 § Poikkeukset liikenteenohjauslaitetta asetettaessa

Kirjoitusvirhe 1 momentissa ”liikennemerin”.

Ensimmäisessä momentissa säädetään, että tienpitäjä asettaa väistämistä osoittavat liikennemerkit tien ja maantien liittymään. Vastaavan tulisi koskea myös yksityisteitä kunnan ollessa tienpitäjä. Toisin sanoen risteysten väistämismerkkien asettamisesta olisi selkeä hierarkia.

Liikennemerkit

75 § Liikennemerkkien jaottelu

Liikennemerkkien jaottelussa ”ohjemerkit”-termi muuttuisi ”sääntömerkit”-termiksi. Muutos on perusteltu, kuten yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan. Uutena merkinä tulisi kansallinen suojatiemerkin (sääntömerkki) näköinen merkki, B7 ”väistämismerkki pyöräilijän tienylityspaikassa”, joka ei kuuluisi sääntömerkkeihin, vaan kuuluisi etuajo-oikeus- ja väistämismerkkeihin. Lisäksi merkin nimessä tuodaan uusi käsite ”pyöräilijän tienylityspaikka”, jolla tarkoitetaan selityksen mukaan pyörätien jatketta, jonka lisäksi tulisi olla korotettu. Tietyissä tilanteissa merkin tarkoitus olisi sama kuin ns. kärkikolmion. Ehdotettu väistämismerkki erottuu huonosti suojatiemerkestä, ja sitä käytettäisiin aina yhdessä suojatiemerkin kanssa. Silti se merkitys jäisi samannäköisyydestä johtuen huonoksi. Merkissä tulisi selkeyden vuoksi olla erilainen värimaailma kuin suojatiemerkin; se voisi olla esimerkiksi suojatiemerkin kokoinen keltapohjainen neliö, jossa ”kärkikolmio”-tunnus, ja sen sisällä vielä pyöräilijän kuva. Toisaalta merkin sisällön voisi korvata liikennesäännöllä siten, että korotetulla pyörätienjatkeella olisi aina väistämismerkki pyöräilijään kohtaan. Korotukset pitää olla ennakkovaroitettuja muualla paitsi enintään 30 km/h suojateilla/pp-jatkeilla.

76 § Varoitusmerkki

Varoitusmerkkejä on jonkin verran lisätty – vielä kuitenkin ehdotamme lisättäväksi moottorikelkasta varoittavaa liikennemerkkiä, jota käytettäisiin paikassa, jossa moottorikelkkatie ylittää ajoradan tai moottorikelkat joudutaan muusta syystä ohjaamaan tielle.

77 § Etuajo-oikeus- ja väistämismerkki

Merkin B7 ”väistämismerkki pyöräilijän tienylityspaikassa” kommentit aiemmassa 75 §:n kohdassa.

78 § Kielto- ja rajoitusmerkki

Pysäköintiä koskevat kiellot ja rajoitukset, varsinkin niiden merkitsemisen, kokevat tienkäyttäjät yleisesti hyvin vaikeiksi. Uusi merkki C43 tekee merkistön entistä sekavammaksi. Myös merkin sanoman on harhaanjohtava (pysähtymiskielto). Kysehän on kuitenkin oikeastaan ”pysäköintikiellosta” – sillä esimerkiksi pysähtyminen matkustajan jättämistä varten on sallittu. Merkin voi korvata pysäköintikieltomerkillä lisättynä lisäkilvellä ”Ei koske lastausta” tai sitä varten voisi luoda kuvaavan symbolin.

Merkillä C27.2 osoitettaisiin suurin sallittu massa kolmiakseliselle telille sallittu massa.

Merkkejä C24—C27 käytetään yleisimmin painorajoitetuilla silloilla, ja usein rajoituksia on kerrallaan tyypillisesti neljä kappaletta, jolloin tarvitaan toteemipaalumerkistö osoittamaan niitä kaikkia. Tässä tulisi harkita yksinkertaisempaa mahdollisuutta osoittaa esimerkiksi yhdellä merkillä ja vaikka yhdellä lisäkilvellä painorajoitukset. Kyseessä on kuitenkin pääosin ammattimaiseen liikenteeseen kohdistuva rajoitus, jolloin voi olettaa, että merkkien symboliikan ei tarvitse olla noin yksinkertainen.

79 § Määräysmerkki

Merkin D10 (päättyy D11) Vähimmäisnopeus käyttötarkoitusta on vaikea ymmärtää. Nopeus, jota ”ei saa alittaa, ellei liikennetilanne sitä edellytä” on erittäin tiukka vaatimus. Se ei siis pitäisi sitä sisällään, että kelin tai sään vuoksi alentaisi nopeuttaan alle merkin osoittaman – ennen kuin liikennetilanne sen edellyttää. Jos merkin tarkoitus on kieltää tiellä liikkuminen niiltä ajoneuvoryhmiltä, joilla ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus on alle merkin osoittaman, esimerkiksi kevyiltä nelipyöriltä, niin asia tulisi perusteluissa suoraan mainita.

Merkillä D5 (pyörätie) osoitetun pyörätien kaksisuuntaisuus osoitettaisiin lisäkilvellä. Jos kaksisuuntainen pyörätie on vain tien vasemmalla puolella ja ajoradan oikealla puolella olevan pientareen tai ajoradan oikean reunan käyttö on kulkureitin tai muun vastaavan syyn vuoksi turvallisempaa, polkupyöräilijä saisi käyttää piennarta tai ajoradan oikeaa reunaa riippumatta matkan pituudesta.

Vaatimukset pyörätien kaksisuuntaisuuden merkitsemisestä aina sekä pyörätien merkin lisäkilvessä, että kärkekolmioiden lisäkilpinä, ovat periaatteessa kannatettavia, mutta johtavat tienpitäjille erittäin raskaaseen merkitsemiseen. Oletettavaa on, että monin paikoin tavoite siitä, että väyliä samalla muutettaisiin yksisuuntaisiksi, ei yksinään tällä toimenpiteellä toteudu. Toisaalta sen salliminen, että pyöräilijä saa ajaa ajoradalla, jos pyörätie on vain vasemmalla puolen, eikä tätä ole mitenkään

sidottu esimerkiksi ajoradan nopeusrajoitukseen tai pientareen leveyteen, johtaa siihen, että pyöräilijöitä tulee ajoradalle sellaisissakin paikoissa, missä se ei ole suotavaa.

Merkillä D8 (moottorikelkkatie) osoitetulla moottorikelkkatiellä voisi ajaa myös polkupyörällä ja 52 §:ssä määritellyllä ajoneuvolla, johon sovelletaan polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä.

Pyöräilyn ja vastaavan salliminen moottorikelkkatiellä ei ole turvallinen ratkaisu. Samoin suhtaudumme kielteisesti koiravaljakoiden yms. liikkumiseen moottorikelkkatiellä. Sen sijaan moottorikelkkatielle voisi ennemmin sallia muut moottorikelkkaa läheisesti muistuttavat ajoneuvot, esimerkiksi teloilla varustetut mönkijät.

80 § Sääntömerkki

E13 Yksisuuntainen tie.

Yksisuuntaiselle tielle tulisi mahdollista lisäkilvellä sallia kaksisuuntainen polkupyöräliikenne. Liikenneturva suhtautuu muutokseen varauksella. Tienpitäjällä tulee mahdollisuuden käyttöönotosta kantaa erityinen vastuu järjestelyn toteuttamisesta. Erityisesti tällaisella väylällä olevien liittymien kohdalla ”vääristä” suunnasta tulevien pyöräilijöiden huomiointi kääntyvälle väistämisvelvolliselle auton kuljettajalle on vaikea. Usein kadun yksisuuntaisuus perustuu kadun kapeuteen, mikä aiheuttaa sen, että kohtaamistila on rajallinen. Tämä muutoksen toteuttaminen ei sovi yleiseksi ratkaisuksi.

E29 Ajokaistojen yhdistymien:

Uusi sääntömerkki olisi ”ajoneuvokaistojen yhdistyminen”. Sääntö jää tässä merkissä kuitenkin kovin epätarkaksi: ”...ajoneuvot toisensa huomioon ottaen vuorotellen siirtyvät jatkuvalle ajokaistalle.” Miten tilanteeseen vaikuttaa esimerkiksi se, että liikenne toiselta yhdentyvältä kaistalta on paljon suurempi kuin toiselta, eikä ”vuorotellen” liittyminen ole tarkoituksenmukaista. Merkki tulee aiheuttamaan epäselviä tilanteita, ja käytännössä jossain tapauksessa vain ”normalisoi” huonon liikenneratkaisun, jollaisia ei ole turvallisuuden kannalta järkevää suosia. Merkin symboliikka on käytössä mm. Norjassa. Symboli ei kuitenkaan kerro mitään vuoroperiaatteesta, mitä taas paremmin kuvaa joissa maissa käytetty vetoketjua kuvaava symboli.

82 § Lisäkilpi

”Lisäkilpi H18.3. Sunnuntai, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä tai muu kirkollinen juhlapäivä.”

”Muu”-sanan merkitys? Itsenäisyyspäivä ja vapunpäivä eivät ole kirkollisia juhlapäiviä.

83 §. Muu liikennemerkki.

Uutena merkinä olisi I14 (paikannusmerkki) jota käytettäisiin moottorikelkkatiellä. Merkillä osoitettaisiin pelastuspisteen koordinaatit.

Paikannusmerkki vai pelastuspistemerkki – oletettavasti kyseisen paikan koordinaatin merkitään kilpeen.

Automaattinen (I15) / tekninen liikennevalvonta (I16); onko molemmille merkeille tarvetta, eikä tekninen liikennevalvonta olisi yksinään riittävä. Voiko tulla tilanteita, että valvotulle paikalle tarvitaan molemmat merkit?

Tiementerkinät

85 § Pituussuuntaiset merkinnät

Tiementöiden K3 (sulkuviiva), K4 (varoitustiiva) ja K5 (sulkualue) väri olisi valkoinen myös kun merkintä erottaa vastakkaiset liikennesuunnat.

Keltaisen värin käyttö ajosuuntia erottavina on edelleen puolusteltavissa oleva käytäntö. Väri erottuu paremmin silloin kun tiellä on lunta tai jäätä. Liikenneturva ei kannata tätä muutosta.

86 § Poikkisuuntaiset merkinnät

”Tiementö L4 (pyörätien jatke) merkittäisiin vain jos väistämismuuttamattomuus ajorataa ylittäviä kohtaan on osoitettu liikennemerkillä B5, B6 tai B7 tai liikennevalo-ohjatussa ajoradan ylityskohtassa.”

Muutos on sinänsä kannatettava. Tosin sille aiottu siirtymäaika on vähintäänkin haastava tienpitäjälle. Joka tapauksessa tiementöiden muuttamisen siirtymäaikana tilanne on hyvin epäselvä. Merkinnöillä vahvistetaan pyöräilijälle tietoa etuajo-oikeudesta, joka voi myös lisätä varomattomuutta ajoradan ylitystilanteisiin, ja siten odotukset muutoksen turvallisuusvaikutuksista saattavat olla yliarvioituja.

Hyvä, että suojatien yhteydessä olevan pyörätien jatkeen merkinnän erilaiset vaihtoehdot on nyt selkeästi kuvattu. Suomessa käytetään runsaasti yhdistettyjä pyöräiteitä ja jalkakäytäviä, jolloin myös pyörätien jatkeen merkinnästä tulee yleensä ”suomalaiskansallinen” sepraraidoitus, jossa on aukko keskellä. Pyörätien jatkeen tiementöhän on kansainvälisen sopimuksen ja nykyisen asetuksen mukaan reunan osoittava katkoviiva. Silloin kun pyörätien jatke on suojatien rinnalla, voi katkoviivan jättää suojatien puolelta pois. Yhdistetyn jk/pp-väylän tapauksessa niin käy siis molemmin puolin, jolloin jäljelle jää vain aukollinen suojatie. Näitä tiementövaihtoehtoja ei nykyisessä asetuksessa ole esitetty.

5 luku

Ajoneuvon käyttäminen

Yleiset säännökset

Samoin kuin luku 4, myös luku 5 on nykyinen VN-asetus (ns. käyttöasetus), jota ehdotetaan nostettavaksi kokonaisuudessaan lain tasolle. Asetus pitää sisällään mm. ajoneuvojen mittoja ja massoja, lähinnä raskaan liikenteen kannalta oleellista säätelyä, jota liikennemerkkien tavoin ehdotetaan lain liitetaulukoiksi. Suurelta osin määräykset ovat EU-direktiivipohjaisia, joten kansallinen lainsäädäntövalta on näiden osalta rajallinen. Sopivaa säädöstasoa olisi tältä osin vielä harkittava.

88 § 5 luvun määritelmät

1) kytkentämässä kytkenässä sallittua hinattavan ajoneuvon todellista massaa lukuun ottamatta puoliperävaunun, traktoriperävaunun ja keskiakseliperävaunun vetoajoneuvon vetopöytään tai vetokytkimeen kohdistuvaa massaa;

Kytkentämässä on tässä määritelty, ja perusteluissa sanotaan tämän vastaavan direktiivissä käytettyä ajoneuvojen pääluokittelussa käytettävä massaa. Silti esimerkiksi liitteessä 5 käytetään terminä ”luokittelumassa”.

Kohdassa 9 ”lasten turvalaitteet”

esiintyy epämääräinen käsite ”joskus” – eli joskus voidaan lisävälineet katsoa turvalaitteeksi. Ehdotamme sanamuotoa tarkistettavaksi.

89 § Soveltaminen

4 mom: Eläinten kuljettamisesta moottorikäyttöisessä ja hinattavassa ajoneuvossa säädetään maa- ja metsätalousministeriön asetuksella.

Perussäännökset ovat kyllä jo aika pitkälle laissa eläinten kuljetuksesta (1429/2006) – lisäksi siellä on valtuuspykälät monin osin MMM:lle. Tämän lisäksi EU-asetus, joka koskee kaupallisia kuljetuksia. Pitäisikö tämän valtuuspykälän TLL:ssä olla siten tarkkarajaisempi.

Turvalaitteet ja suojalaitteet ajon aikana

Tässä yhteydessä tulisi harkita terminologian uudistamista siten, että ”laite” sijasta käytettäisiin ”varuste”, esimerkiksi turvavaruste, suojavaaruste jne. Samoin suojakypärän sijasta tulisi harkita yksinkertaisempaa termiä ”kypärä”.

92 § Suojakypärä

3 mom: ”Velvollisuus käyttää suojakypärää koskee myös 1 momentissa tarkoitettujen ajoneuvojen perävaunussa olevia matkustajia.”

Perustelujen mukaan tarkoittaa tilannetta, jossa henkilöitä kuljetetaan avonaisessa perävaunussa. Nyt pykälän sanamuoto ei ole täsmällinen, eikä vastaa perustelussa olevaa tavoitetta. Esimerkiksi moottorikelkan perävaunu, jolla kuljetetaan matkustajaa, on yleensä umpinainen, ja nyt ehdotuksen sanamuoto velvoittaisi käyttämään siinä suojakypärää.

1 mom kohta 5: ”5) sellaisella maastoajoneuvolla ja traktorilla, joka on varustettu ohjaustangolla ja satulamallisella istuimella, mutta, jota ei ole varustettu korilla eikä turvakaarella.”

Mikä edellisessä on sanan ”mutta” tarkoitus?

Hieman ristiriitaista on se, että kohdissa 2 ja 3 on maininta ”jos ajoneuvon alkuperäisvarusteisiin kuuluvat turvavyöt”, mutta kohdissa 1 ja 4 ei ole.

93 § Poikkeukset turvavyön ja suojakypärän käyttövelvollisuudesta

Mopoksi luokiteltavan polkupyörän kuljettajalle sallittaisiin käyttää polkupyöräilijän kypärää. Tämä ei ole turvallisuuden kannalta hyväksyttävä lievennys. Näitä mopoksi luokiteltavia, nopeudeltaan max 45 km/h kulkevia laitteita, jotka eivät edellytä polkemista, varten tulee varmasti markkinoille mopokypärän vaatimukset täyttäviä kypäriä, jotka soveltuvat riittävästi myös polkemiseen. Kun on kerran kyse moposta, niin looginen johtopäätös on, että on myös mopoilijan varusteet.

94 § Lasten turvalaitteet

Ehdotuksessa on nykyistä vaatimuksen esitystapaa pyritty yksinkertaistamaan. Seurauksena on kuitenkin se, että vaatimuksesta tulee sellainen, joka ei varmasti ole ollut tarkoituksena.

Pykälän 2 ja 3 momenttien muotoilu johtaa kirjaimellisesti tilanteeseen, että jos autossa ei ole turvavöitä eikä muutoin turvalaite asennettavissa, niin alle 3-vuotiasta saa kuljettaa niin etu- kuin takaistuimella ilman turvavyötä tai turvalaitetta. Tämä ei liene ehdotuksen tarkoitus, ja luonnollisesti se olisi myös turvavyödirektiivin vastainen.

Kuudennen momentin sanamuoto kieltää puolestaan esimerkiksi lastenvaunuissa lapsen kuljettamisen paikallisliikenteen linja-autoissa, koska niissä ei ole lapsen käyttöön soveltuvaa istuinta taikka lasten turvalaitetta. Nykyisessä laissa asia on huomioitu lauseella: ”Linja-autossa lapsen on omalla istuinpaikalla istuessaan käytettävä istuinpaikalle asennettua turvavyötä tai lasten turvalaitetta”. Momentin tulkinta erityisesti linja-autoissa lapsen kuljettamiseen on erityisen hankala johtuen poisjätetystä nykyisen lain tarkentavasta virkkeestä. Direktiivissä vastaava asia on ilmaistu selkeästi.

97 § Sammutin ja ensiaputarvikkeet linja-autossa

”Sammutin” viittaa yksikköön, kun taas Trafín julkaiseman tutkimuksen ”Bussipalot Suomessa” suosituksena on ”linja autot tulee varustaa kahdella 6 kg:n alkusammuttimella”. Trafín määräyslunnoksessa, joka oli lausunnolla tammikuussa 2017 oltiin jättämässä tarkempia vaatimuksia kokonaan pois.

Tekninen laite ajon aikana

98 § Teknisen laitteen käyttäminen

Pykälän perustelutekstin viimeisessä virkkeessä tehdään vaatimuksesta tulkinta, joka on uusi. ”Ajoneuvon tai raitiovaunun ollessa pysähdyksissä esimerkiksi liikennevalojen aikana käyttö ei sen sijaan olisi enää kiellettyä.” Kuitenkaan pykälän sanamuotoon ei ehdoteta mitään muutosta. Liikennevaloihin pysähtyminen on ajossa hetkellinen tilanne, joka nyt tulkittaisiin olevan muuta kuin ajamista. Tilanne kuitenkin edellyttää kuljettajalta koko ajan tarkkaavaisuutta. Sen lisäksi, että kuljettajan tulee seurata, milloin liikennevalo vaihtuu jälleen vihreäksi, tulee seurata, että liikkeelle lähtiessä edessä oleva suojatie on varmasti tyhjentyneet jalankulkijoista ja pyöräilijöistä ja liikkeellelähtö voi tapahtua turvallisesti. Erityisesti suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuden kannalta on kyseenalaista, että edes perustelutekstissä annetaan ”lupa” huomion kiinnittämiseen liikenteen seuraamisen sijasta viestintävälineisiin.

Ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset

99 § Ajoneuvon suurin sallittu nopeus

Ajoneuvokohtaisten nopeusrajoitusten varsinaiset nopeusrajoitusarvot ovat liitteen 5 taulukoissa 1 ja 2. Vanhempien pakettiautojen, eli niiden, joilla on tällä hetkellä 80 km/h ajoneuvokohtainen rajoitus, tulisi säilyä edelleen ajoneuvokohtaisen rajoituksen alaisena. Näissä ajoneuvoissa ei ole lukkiutumattomia jarruja eikä kuljettajalle turvatyynyä. Samoin kevytperävaunujen ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen nostaminen on turvallisuuden kannalta kyseenalaista.

1 momentissa ei ole huomioitu sitä, että enimmäisnopeus voi olla myös viranomaisen määräämä kuormauksesta johtuva (erikoiskuljetuksissa).

100 § Ohjautuva akseli

Kirjoitusvirhe sanassa "koskeva", po. "koskevia".

101 § Suurin sallittu nopeus hinattaessa

Liittyy pykälän 56 kommenttiin. Kaikki hinaamiseen liittyvät asiat tulisi sijoittaa yhteen pykälään. Köydellä hinaaminen tulisi kieltää pääsääntöisesti kokonaan.

102 § Nopeuskilpi

Nopeusrajoitus 80 km/h tulisi säilyttää vanhoille pakettiautoille, joilla se on nykyisinkin. Näiden tulisi edelleen käyttää sen osoittamiseksi 80 km/h kilpeä.

Moottorikelkkojen henkilökuljetuksessa käytettävään perävaunuun nopeuskilpi ei ole tarkoituksenmukainen eikä sille ole nähtävissä merkittävää turvallisuusmerkitystä.

103 § Hitaan ajoneuvon kilpi

Voisiko pykälää yksinkertaistaa? Esimerkiksi: hitaan ajoneuvon kilpi on asennettava, jos ajoneuvon tai yhdistelmän rakenteellinen nopeus on enintään 50 km/h ja leveys on suurempi kuin 1.x metriä. Hitaan ajoneuvon kilven saa asentaa myös, jos rakenteellinen nopeus tai nopeusrajoitus on 60 km/h.

Renkaat ja liukuesteet

104 § Renkaiden kulutuspinntavaatimukset ja ominaisuudet

Onko lievennys siitä, että kulutuspinntavaatimus ei koske ajoneuvoja, joiden rakenteellinen nopeus on enintään 40 km/h, tarpeellinen? Vähintäänkin perusteluissa tulisi tuoda esiin se, miksi tämä lievennys vielä jää.

Onko vaatimus siitä, että jos ajoneuvossa käytetään muita kuin vyörenkaita, sellaiset on asennettava kaikkiin pyöriin, enää tarpeellinen. Nythän vaatimus koskee myös traktoreita ja muita työkoneita, joissa renkaiden rakenteelle voi olla tarkoituksensa.

Kulutuspinnavaatimus koskee vain pääuria, ja nyt ehdotuksessa on poistettu vaatimus ”Renkaita, joissa kudon on näkyvissä tai jotka ilmeisesti ovat vaarassa räjähtää, ei saa käyttää.”

Sen sijaan mukaan on otettu käytännössä vain raskasta kalustoa, lähinnä erikoiskuljetuskalustoa, koskeva lievennys siitä, että renkaiden ei tarvitse vastata suurimpia sallittuja teknisiä massoja, mutta kuitenkin täytettävä vastattava tiellä yleisesti sallittuun massaan kuormaamisesta. Sanamuotona on siinä käytetty kuitenkin pelkästään ”tiellä sallittuun massaan” ilman ”yleisesti”-sanaa, jolloin ilmaisusta ei tule esiin erikoiskuljetuksen määritelmään liittyvä ns. ”normaalipainojen” mukaisuus.

Kokonaisuudessaan pykälän sanamuotoja tulisi tarkentaa ja yksinkertaistaa.

105 § Talviaikana käytettävät renkaat

Talvirenkaiden käyttöajan pidentäminen on hyvä asia. Ruotsin mallin mukainen ”jos on talvikeli”-määrittely voi aiheuttaa hankaluuksia liikennevalvonnassa tai oikeuskäsittelyssä. Perusteluissa esitetty linjaus ”tarkoitettaisiin tieolosuhteita, joissa alueen tieverkolla, myös pienemmät tiet huomioon ottaen, olisi tarve käyttää talvirenkaita olemassa olevan tai mahdollisen liukkauden vuoksi” on tarpeellinen, ja tulisi harkita sen kaltaista myös itse säädöstekstiin.

Talvirenkaiden tarkempien vaatimusten alemman tason säädösten antovaltuudet Liikenteen turvallisuusvirastolle on niin ikään hyvä muutos. Mahdollisimman pian tulisikin ottaa vaatimukseksi renkaan tyyppihyväksyntään perustuva vaatimus pelkän M+S merkinnän sijasta.

Jos kevytperävaunujen enimmäisnopeus nousee 100 km/h:iin, tulisi vastaavasti niille tulla myös samalla talvirengasvaatimus. Suurta osaa kevytperävaunuista käytetään vain kesäaikana, joten vaatimus ei olisi kohtuuton.

106 § Ajoneuvon renkaiden liukuesteet

Jarrullisilta ha-perävaunuilta (O2) poistettaisiin nastarengasvaatimus, jos vetoautossa on nastarenkaat. Tätä on perusteltu vuokrauskäytössä olevilla perävaunuilla. Tämähän ei ole ongelma, jos vuokrauskäytössä oleviin vaunuihin asennetaan aina nastarenkaat talveksi – vetoautossahan voi olla nykyisinkin nastattomat renkaat ja perävaunussa nastalliset. Sen sijaan esitettyssä muodossa, että vetoautossa on nastat ja perävaunussa ei, on liukkaalla kelillä linkkuuntumisriski suurempi. Ja lisäksi voi todeta, että esitettyssä muodossa momentti on kaikkiaan melko turha, koska jarrullisia perävaunuja koskee joka tapauksessa talvirengasvaatimus liukkaalla marras-maaliskuu välisenä aikana. Joten ehdotuksen vaatimuksella olisi merkitystä vain niillä liukkailla keleillä, jotka ovat tuon ajankohdan ulkopuolella.

Nyt kun ehdotuksessa on tuotu samaan pykälään polkupyörät sekä traktorit yms (6 ja 7 momentit), tulee pykälän rakenteesta vähän epäselvä, vaikka sinänsä sisältö ei ole muuttunut. Esitysmuotoa voisi tältä osin yksinkertaistaa. Kyseiset poikkeukset voisi lisätä esimerkiksi 2 momentin ”muuna aikana saa käyttää”-listaan. Polkupyörä yms. kohtaan voisi lisätä vielä kevyen sähköajoneuvon.

Tavarakuljetukset

107 § Yleiset kuormaussäännökset

Esitystapa ei ole täysin looginen. Ensin kerrotaan massoista, että mikään valmistajan määrittelemä massa ei ylity. Sitten leveydestä. Välillä puhutaan vaihtokuormakorista ja peileistä, ja sitten taas massoista. Eikö tiellä yleisesti sallittujen mittojen ja massojen ylittäminen kuulu pääsääntöön?

Vaatus siitä, että ”ajoneuvoyhdistelmän massa ei saa ylittää vetoajoneuvon valmistajan määrittelemää suurinta yhdistelmämassaa eikä ajoneuvoyhdistelmälle hyväksyttyä massaa” saattaa olla käytännössä ongelmallinen. Ainakin aiemmin on ollut käytäntönä se, että vaikka vetoauton valmistaja on hyväksynyt suurimmaksi yhdistelmämassaksi EU:ssa yleisesti käytettäviä suurimpia massoja huomioimatta moduuliperiaatteen Suomessa sallimia yhdistelmätyyppejä, on Suomessa yksittäishyväksytyt ajoneuvot Suomen käytännön mukaisille yhdistelmämassoille. Jollei tämä ole enää ongelma, niin silloin tämän huomion voi sivuuttaa.

Selvennys siitä, että vaihtokuormatilaa pidetään kuormana, on tervetullut.

109 § Kuorman varmistaminen

Nykyiset kuorman varmistuksen tarkat hidastuvuusarvot on korvattu vaatimuksella, että kuorman on pysyttävä paikoillaan kaikissa jarrutuksissa ja kaarteissa ajettaessa. Vaatimustaso ei ole kuitenkaan muuttunut, vaan perusteluissa viitataan samoihin kiihtyvyyssarvoihin. Epäselväksi jää, mikä on ollut muutoksen tavoite. Tunnettua on, että esimerkiksi kappaletavarakuljetuksissa sidonta on usein hankalaa, ja joissain kuljetuslajeissa, esimerkiksi puukuljetuksissa, myös hyväksytyissä nykykäytännöissä kuorma ei pysy täysjarrutuksessa paikoillaan.

Kitkan huomioimisen edellytyksenä vähintään yhden pystysuuntaisen sidonnan vaatimus on tervetullut.

Sen sijaan se, että yksityiskohtaista säätelyä, nykyinen käyttöasetuksen 48 §, siirretään pelkästään lain perustelutekstiin, on kyseenalainen ratkaisu. Jos asiasta halutaan tarkemmin säädellä, niin miksi ei sitten esimerkiksi säädösvaltuuksia Liikenteen turvallisuusvirastolle, ja asiasta vastaavat määräyksenä, jolloin vaatimukset olisivat yleisesti niitä tarvitseville nähtävillä.

110 § Kuorman merkitseminen

Lain tasolle poikkeuksellisen yksityiskohtaista säätelyä. Kitkan huomioimisen edellytyksenä vähintään yhden pystysuuntaisen sidonnan vaatimus on tervetullut. Myös se tulkinta, että alleajosuojaa pidetään ajoneuvon kuuluvana osana, ja se voisi olla säädettävä, jäisi nyt vain lain perusteluosaan. Tällainen tarkempi säätely tulisi olla esimerkiksi Liikenteen turvallisuusviraston määräyksenä, ja laissa siihen liittyvä valtuutus. Sinänsä tässä vaihtokuormakorin sangen yleiseen pitkään takaylitykseen puuttuminen on turvallisuuden kannalta erittäin hyvä asia.

111 § Kuormaukseen käytettävän ajoneuvon tai työvälineen kuljetus

Ehdotuksessa sallittaisiin esimerkiksi trukin ”roikottaminen” kuormatilan ulkopuolella. Turvallisuuden kannalta tässä arveluttavinta on se, että se sallittaisiin myös perävaunussa ja sillä sallittaisiin ylittää suurin sallittu yhdistelmämitta. Nykyisen säännöksen tai ehdotuksen 107 §:n mukaan kuorma saa ajoneuvolle tai yhdistelmälle tiellä sallitun pituuden rajoissa ylittää kuormatilan takaa kahdella metrillä. Tällä muutoksella kuormauksessa käytettävä ajoneuvo ylittäisi siten sen, miten muuten saadaan kuormata. Takaa yli ulottuva kuorma, tässä tapauksessa kuormauslaite, aiheuttaa kääntymisissä sivuttaisheittoa, joka varsinkin pitkän yhdistelmän taakse sijoitettuna on kuljettajalle vaikea havainnoida, ja on riski muille tienkäyttäjille. Turvallisuuden kannalta kyseinen kuormaus tulisi sallia enintään kuorma-autoon, ei perävaunuun, eikä siten, että yhdistelmän suurin sallittu pituus ylittyä.

Ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu massa ja päämitat käytettäessä ETA-valtiossa rekisteröityä tai käyttöön otettua ajoneuvoa Suomessa

115 § ETA-valtiossa rekisteröity tai käyttöön otettu ajoneuvo Suomessa

Toistettakoon tässä kommentti, että ehdotus sisältää erittäin yksityiskohtaista ja osin hyvin teknistä säätelyä, jolle säädöstaso voisi olla alempi kuin laki.

119 § Kaksi- ja kolmipyöräisen ajoneuvon sekä niihin rinnastettavan nelipyöräisen ajoneuvon suurin sallittu massa

Näiden ajoneuvojen suurimmasta ajokuntoisesta massasta on säädetty Eu-asetuksella N:o 168/2013 ja vastaavasti suurimmista sallituista hyötykuormista, joita näille ajoneuvoille voidaan enintään hyväksyä on säädetty komission delegoidulla asetuksella N:o 44/2014. Näistä jälkimmäinen on esitetty nykyisessä käyttöasetuksessa pykälissä 39 ja 45 siten, että suurimmaksi sallituksi henkilö- tai tavarakuormaksi on laskettu mainitun EU-asetuksen hyötykuorma lisättyinä kuljettajan massalla (75 kg). Nyt liitteen 6 taulukossa 5 on nykyisen asetuksen esittämät massamäärät siirretty virheellisesti otsikon ”L-luokan ajoneuvon, henkilöiden ja tavaran massa yhteensä”, mikä tarkoittaisi kokonaisuutta. Nykyisessä asetuksessa asia on ilmaistu oikein ”henkilön ja tavaran yhteenlaskettu massa”, mikä tarkoittaa siten ”kantavuutta”. Kyse on siis kuorman rajoittamisesta, ei kokonaispainon rajoittamisesta.

127 § Moottoripyörän, mopon, kolmipyörän, nelipyörän, kevyen nelipyörän ja raskaan nelipyörän suurimmat sallitut päämitat

Voidaanko näiden ajoneuvojen päämitoista säätää ollenkaan tieliikennelaissa, koska näistä on säädetty EU-asetuksella N:o 168/2013. Muutoinkin ajoneuvojen päämitat, silloin kun kyseessä ei ole kuormaukseen/ajoneuvon käyttöön liittyvä mitoittaminen, on ennemmin ajoneuvojen hyväksyntään liittyvää asia, josta tulisi säätää ajoneuvolaissa tai sen nojalla.

Henkilökuljetukset

141 § Henkilökuljetus autolla

Joukkoliikennelaki kumotaan näillä näkymin 1.7.2018. Miten on siinä vaiheessa ajateltu tämä määritelmä, kun myös joukkoliikenne-termi poistuu. Ei kai kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista sallia paikkaluvun ylittämistä 30 %:lla aina? Mitä tarkoittaa tilapäisesti? Perusteluissa on sanottu, että ”paikkaluvun ylittäminen edellyttää useimmiten sitä, että osa matkustajista seisoo, mikä on 1 momentissa säädetyn mukaisesti sallittua vain silloin, kun auto on varustettu seisomapaikoin, jotka täyttävät niitä koskevat vaatimukset.” Tämä ei kuitenkaan käy ilmi pykälän sanamuodosta suoraan. Toisaalta perusteluissa on sanottu, että linja-autossa, jossa on seisovia matkustajia, ei jatkossakaan saisi ylittää 80 km/h. Käsityksemme mukaan linja-auto ei voi edes rekisteröidä 100 km/h nopeudelle, jos siinä on rekisteröity seisomapaikkoja. Liikenneturva ehdottaa linja-autoille sallitusta 30 % ylikuormasta luopumista kokonaan yleissääntönä, ja ylikuormitus käytävällä tai seisomapaikoilla sallittaisiin vain tilanteisiin, jossa kyydistä pois jättäminen aiheuttaisi matkustajille erityistä haittaa.

142 § Matkustajamäärä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa

Onko käsite tilausliikenne enää määritelty, kun laki liikenteen palveluista tulee voimaan 1.7.2018? Varmistettava, että 141 § ehdotuksessa esitetty 30 % ylikuormamahdollisuus ei siirry koulukuljetuksiin linja-autoilla. Vaatimuksista poistettaisiin ehto, että ”henkilöauton takimmaisesta istuinrivin käyttö koulu- ja päivähoitokuljetuksissa on kielletty, jos istuimet on asennettu selkä menosuuntaan.” Poisjättämistä ei ole perusteltu mitenkään, eikä sitä myöskään voi kannattaa.

143 § Koulu- ja päivähoitokuljetusten merkitseminen

Mainitusta lvm asetuksesta on poimittu eo. ylikuormituspykälät sekä tässä pykälässä olevat merkitsemisvaatimukset – mutta entä 80 km/h nopeusrajoitus tai matkustajaluettelovaatimus? Alkolukkovaatimus on alkolukkolain 10 §:ssä (730/2016).

144 § Henkilökuljetus kaksi- ja kolmipyöräisellä moottorikäyttöisellä sekä niihin rinnastettavalla nelipyöräisellä ajoneuvolla

Momentissa 4 sanotaan, että moottorilla varustettuun polkupyörään sovelletaan säännöksiä, jotka koskevat henkilökuljetusta polkupyörällä. Perusteluissa sanotaan, että käyttöasetuksen 39 §:n 4 momentin säännös jätettäisiin pois, koska asiasta säädetään 119 §:ssä. Siinä ei kuitenkaan ole säädetty moottorilla varustetusta polkupyörästä mitään, vaan 119 §:n viittaama liitteen 6 taulukko 5 sisältää vain mopon ja sitä raskaammat L-luokan ajoneuvot. Moottorilla varustettu polkupyörä on L-luokan ajoneuvo, ja siitä on esimerkiksi suurin hyväksynnässä sallittu hyötykuorma määrätty EU-asetuksella.

149 § Henkilökuljetus perävaunussa

Onko kaikki, mikä ei ole erikseen sallittu, kiellettyä. Nykyisessä asetuksessa tämä tulee selvästi esille viimeisessä momentissa (käyttöasetus 44 §)

Pykälän 1 momentissa sallittaisiin nykyisenkaltaiset niin sanotut kaupunkijunat eli auton tai traktorin vetämät usean henkilökuljetusperävaunun yhdistelmät. Näiden ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu nopeus olisi jatkossakin 25 kilometriä tunnissa. Nykyisessä säännöksessä oleva vaatimus siitä, että kuljetuksessa käytettävä reitti edellyttää poliisin hyväksyntää, poistettaisiin. Jatkossa riittäisi, että poliisille on tehty ilmoitus käytettävästä reitistä. – Onko tämä riittävä ”reitin hyväksyntämenettely” – vai tulisiko lupa kyseisenlaiseen erikoiseen liikennöintiin saada ennemmin kunnalta kuin poliisilta?”

Kaupunkijunat ovat liikenteessä hyvin harvinainen erikoistapaus. Niiden salliminen voitaisiin hoitaa esimerkiksi poikkeusluvilla. Nykyisessä käyttöasetuksessa kaikki siihen liittyvät asiat, kytkennän salliminen, ajokortti, reitin hyväksyntä ja nopeusrajoitus on ilmaistu selkeästi yhdessä pykälän momentissa. Nyt luonnoksessa asia hajautetaan perävaunussa henkilökuljetuksen osalta tähän 149 §:ään, kytkennän osalta 150 §:ään ja ajokortin osalta ajokorttilain 4 §:ään. Lisäksi käsitteet ovat kussakin pykälässä erilaiset: 149 § (”saa kuljettaa nähtävyyksiin ja yleisötilaisuuksiin tutustuvia henkilöitä”); 150 § (”kiertoajeluissa käytettävissä perävaunukuljetuksissa”) ja ajokorttilaki (”Kuljetettaessa puoliperävaunulla taikka kahdella tai useammalla toisiinsa kytketyllä perävaunulla henkilöitä”). Näin harvinaiseen ja yksinkertaiseen toimintoon liittyvä lainsäädäntö tulisi tienkäyttäjälle olla löydettävissä kootusti yhdestä paikasta.

Moottorikelkan perävaunussa henkilöiden kuljettamisen kieltä tien ylityksessä on nykyisessä asetuksessa selvästi ilmaistu (käyttöasetus 44 § 3 mom). Ehdotuksessa kieltä ei ole mainittu, vaan se tulee vain tulkinnan kautta. Perustelutekstissä tulkinta on tuotu esiin. Tienkäyttäjälle näin selkeä kieltä tulisi edelleen selvittää suoraan pykälästä.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon ja hinattavan ajoneuvon kytkeminen

150 § Yleiset kytkentäsäännöt

Kaupunkijunien yhteydessä käytettävä termiä ”kiertoajeluissa käytettävissä perävaunukuljetuksissa” – terminä kiertoajelu on epäselvä ja tarkemmin määrittelemätön, ja lisäksi se poikkeaa edellisen 149 §:n vastaavaa asiaa koskevasta ilmaisusta.

152 § Autoon kytkettävän hinattavan ajoneuvon suurin sallittu massa

Jos tarkoitus on, että 5—kohta vastaa nykyisen asetuksen 32 a §:n f-kohtaa, niin tekstissä on ero. Nykyisessä: ”...kytketään perävaunu tai perävaunuja”, kun ehdotuksessa vastaavasti on ”kytketään useampi kuin yksi perävaunu”. Rajoittaako muutos jotain nykykäytössä olevia moduuliyhdistelmiä? Jos vetoautolle on sallittu 28 t, niin 1.7x => 75,6 t, mutta jos 26 tonnia, niin 70,2 tonnia.

153 § Perävaunun kytkeminen kaksi- tai kolmipyöräiseen ajoneuvoon sekä siihen rinnastettavaan nelipyöräiseen ajoneuvoon

Perusteluissa on polkupyörän perävaunun automaattisesti kytkeytyväksi jarruksi mainittu olevan esimerkiksi inertiajarru. Tämä on melko vieras termi – vastaavalle jarrulle käytetään auton perävaunujen osalta termiä työntöjarru, joka soveltuisin tässäkin, ainakin selvennyksenä paremmin.

Turvallisuuden kannalta tässä on kuitenkin ongelmana se, että polkupyörän jarrut ovat yleensä vaijerivälitteisiä ja perinteiset vannejarrut hyvin alttiita menettämään tehoaan puutteellisella huollolla käytön aikana. Tämän vuoksi viimeisen virkkeen merkitys jää liian epäselväksi ja avoimeksi.

156 § Muut valaisimet

Toisen momentin 6 kohdassa säädettäisiin vasemmalle puolelle pysäyttämään joutuvan maitoauton varoitusvilkun käytöstä. Perustelujen mukaan tätä pidetään varsinkin pimeällä vaarallisena, mikä onkin aiheellista. Tämä on kuitenkin ristiriidassa sen kanssa, että 36 §:ssä taajamassa sallittaisiin vasemmalle pysäköinti oikeastaan ilman mitään rajoituksia, myös pimeällä.

6 luku

Liikennevirhemaksu

160 § - 184 §

Liikennevirhemaksuun liittyvät huomiot on esitetty pääosin varsinaisessa lausunto-osassa. Siellä korostimme sitä, että sanktiojärjestelmän tulisi vastata teon moitittavuutta. Esimerkinluonteisesti mainittakoon, että 30 km/h ylinopeus taajamassa on siinä määrin moitittavaa, että sen ei tulisi enää liikennevirhemaksulla sanktioitu. Sama koskee esimerkiksi punaista päin ajamista. Nämä kaksi esimerkkiä eivät tarkoita sitä, että muilta osin katsomme esitetyt maksut hyväksyttäväksi.

Ilmeisesti rikesakkorikkomuksiksi jäisivät esimerkiksi ajoneuvolain tai sen nojalla annettujen asetusten rikkomiset. Olisi tarkoituksenmukaista samalla liittää ne liikennevirhemaksujärjestelmään, ja samalla tarkistaa, että lista rikkomuksista on kattava.

7 luku

Erinäiset säännökset

193 § Siirtymäsäännös

Erityisesti kunnille koituvat muutokset, suojatien ja pyörätien jatkeiden merkinnät, kahden vuoden siirtymäajalla olisivat haastavat, kuten aiemmassa on todettu. Kaksisuuntaisten pyöräteiden merkitseminen ehdotetulla tavalla olisi myös raskas liikenteenohjauslaitteiden asentamisvaatimus. Sille ei olisi esitetty siirtymäaikaa edes tuota kahta vuotta.

6 Laki ajokorttilain muuttamisesta

4 §. Ajokorttiluokat.

Ajokorttilain 4 pykälään siirrettäisiin käyttöasetuksen 44 § ajokorttivaatimus ns. "kaupunkijunan" kuljettamiseen. "Kaupunkijuna" on yleensä traktorilla vedettävä yhden tai kahden perävaunun yhdistelmä., jolla kuljetetaan henkilöitä tapahtumiin. Ehdotuksessa ajokorttilain 4 §:n ko. kohdassa ei ole mitenkään viitattu kuljetuksen erikoisluonteisuuteen, tai siihen, että kyseessä on tieliikennelain 149 § 1 momentin tarkoittama kuljetus, joka mm. tarkoittaa 25 km/h enimmäisnopeutta. Kun se on näin irrotettu asiayhteydestä, antaisi tämä momentti vain ajokorttilaista luettuna hyvin erikoisen kuvan siitä, että henkilöiden kuljettaminen perävaunussa olisi sallittua. Momentissa tulisi esimerkiksi olla viittaus tieliikennelain kyseisen pykälän tarkoittamiin kuljetuksiin.

Valtonen Juha
Liikenneturva