

13.4.2017

Liikenne- ja viestintäministeriölle

LVM/417/03/2013

Hallituksen esitys eduskunnalle tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

1. Lausunnon rajaus

Lausunto koskee hallituksen esityksen 37 §:ää, jossa säädetään pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevista kielloista.

2. Nykytila

Pysäyttämisestä ja pysäköimisestä säädetään voimassaolevan tieliikennelain (3.4.1981/267) 27 §:ssä. Sen 2 momentin 1-kohdan mukaan pysäyttäminen ja pysäköinti on kielletty jalkakäytävällä ja pyörätiellä. Saman pykälän 3 momentin mukaan auton saa kuitenkin "erityistä varovaisuutta noudattaen pysäyttää lyhyeksi ajaksi jalkakäytävälle ja pyörätielle ajoneuvon nousemista, siitä poistumista, sen kuormaamista tai kuorman purkamista varten, milloin läheisyydessä ei ole käytettävissä muuta pysäyttämiseen sopivaa paikkaa ja pysäyttämiseen on pakottavia syitä. Pysäytetty ajoneuvo ei kuitenkaan saa kohtuuttomasti haitata jalkakäytävällä ja pyörätiellä kulkemista. Kuljettajan on tällöin pysyteltävä ajoneuvonsa läheisyydessä ja tarvittaessa siirrettävä ajoneuvo paikkaan, jossa se ei häiritse muuta liikennettä".

2.1 Nykytilan arviointi

Nykyiseen sääntelyyn liittyy useita ongelmia. Jalankulkijat ja pyöräilijät ovat liikenteen heikoimmat osapuolet. Tämän vuoksi heille tarkoitettujen väylien pitäisi olla vain heidän käytössään. Tieliikennelain 27.3 §:ssä auton kuljettajalle kuitenkin annetaan oikeus käyttää jalankulkijalle ja pyöräilijälle tarkoitettua tilaa omiin tarkoituksiinsa. Tällainen sääntely on jo periaatteelliselta kannalta ongelmallinen. Se sisältää arvovalinnan, jossa pienemmän ja heikomman on joustettava isomman ja vahvemman tarpeiden mukaan. Tieliikennelain 27.3 § onkin omiaan osaltaan ylläpitämään asenteita, joiden mukaan liikenteessä toimitaan isomman ehdoilla. Säännös luo odotuksen siitä, että jalankulkija ja pyöräilijä antavat tilaa autoilijalle, vaikka asetelman pitäisi olla päinvastainen. Eräs ilmentymä tästä asenteesta on se, että autoilijat Suomessa antavat huomattavasti tilaa suojatielle astumassa olevalle jalankulkijalle kuin esimerkiksi Ruotsissa.

On selvää, että jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin kohdistettu joustovaatimus ei ole tarkoituksenmukainen ratkaisu sen paremmin liikenneturvallisuuden kuin liikenteen yleisen asenneilmapiirinkään kannalta. Tässä suhteessa onkin huomionarvoista, että muiden pohjoismaiden pysäyttämistä ja pysäköintiä koskeva sääntely poikkeaa Suomesta. Edellä mainittu arvovalinta on tehty tosin. Norjan, Ruotsin ja Tanskan tieliikennelainsäädäntö kieltää sekä pysäyttämisen että pysäköinnin jalkakäytävällä ja pyöräteillä.¹

Tieliikennelain 27.3 §:ssä annettu oikeus ajaa auto jalkakäytävälle ja pyörätielle on johtanut Suomen liikennekulttuurin eriytymiseen muista Länsi-Euroopan maista. Ero ilmenee selkeimmin kaupunkien keskusta-alueilla, joissa jalankulkija- ja pyöräilijämäärät ovat suuria, ja joissa tilaa on vähän. Seuraavassa asiaa tarkastellaan Helsingin osalta, mutta pääkaupungista tehdyt havainnot ovat yleistettävissä muihin suomalaisiin kaupunkeihin.

¹ Liite 1.

Suomalaisessa kaupungissa liikkuva jalankulkija ja pyöräilijä kohtaa huomattavan paljon jalkakäytävillä ja pyöräteillä olevia autoja. Esimerkiksi Helsingin katukuva poikkeaa tässä suhteessa selkeästi muista länsieurooppalaisista pääkaupungeista.² Jalkakäytävillä ja pyöräteillä olevat autot aiheuttavat vaaraa jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Erityisesti jakelu- ja huolto liikenteen suurikokoiset ajoneuvot tukkivat usein koko jalkakäytävän. Tämän seurauksena jalankulkijat joutuvat ohittamaan auton ajoradan kautta.



Runeberginkatu Helsingissä. Jalkakäytävälle ajettu jakeluauto pakottaa jalankulkijat bussikaistalle. Autoliikenteen käytössä on kaksi kaistaa. Pysäyttäminen ajoradalla oli kuvanottohetkellä sallittu.



Tavarantoimitusta Mannerheimintien. Autoa väistävät jalankulkijat joutuvat kohtaamaan vastaantulevan autoliikenteen ajoradalla. Ajoradalla on kolme kaistaa.

Pyörätiellä olevasta autosta seuraa usein, että pyöräilijä joutuu ohittamaan auton yhteisväylän jalankulkijoiden puoleista osaa käyttäen. Myös tästä aiheutuu vaaratilanteita.

² Alla olevassa linkissä on valokuvia Helsingin kantakaupungista. Vastaavia katunäkymiä ei ole mahdollista kohdata muissa länsieurooppalaisissa pääkaupungeissa. Kuvien kaltaisia tilanteita syntyy suomalaisissa kaupungeissa päivittäin. <http://s32.photobucket.com/user/KaupunkiKuvaaja/library/?sort=9&page=1>



Posti jakelee Sörnäisten Rantatiellä. Ajoneuvoliikenteelle tarkoitettuja kaistoja on kolme. Pyöräliikenteelle tarkoitettuja kaistoja on yksi. Se on tukittu.



Jalankulkijat ja pyöräilijät kohtaavat Helsinginkadulla. Yhteisväylän pyöräilijöille tarkoitettu osa on pysäköintikäytössä. Autoille on tilaa kolmella kaistalla.

Suoranaisten vaaratilanteiden syntymisen lisäksi jalkakäytävillä ja pyöräteillä olevat autot hankaloittavat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumista. Ahtautuminen auton ja seinän väliin ei ole omiaan edistämään kaupunkiympäristön toimivuutta.



Töölöntorinkatu. 90 prosenttia jalkakäytävästä on muiden kuin jalankulkijoiden käytössä. Ajouradalla mahtuu kohtamaan kaksi kuvassa näkyvän kokoista kuorma-autoa.

Jalkakäytävillä seisovat autot eivät ainoastaan vaikeuta ihmisten liikkumista. Ne tekevät ympäristöstä epäviihtyisän. Ne ilmentävät arvoaailmaa, jossa pienemmän ja heikomman on väistettävä isomman ja vahvemman edessä.



Mannerheimintie Ylioppilastalon kohdalla. On vaikea kuvitella vastaavaa näkymää esimerkiksi Lontoon Oxford Streetille.



Pohjois-Esplanadi on Helsingin keskeisimpiä jalankulkuväyliä. Suuren kuorma-auton paikka ei ole keskellä turistien kansoittamaa jalkakäytävää.

Tieliikennelain 27.3 § vaikuttaa kielteisesti myös kaupunkien liikennesuunnitteluun. Mahdollisuus nojautua jakelu- ja huoltoliikenteen pysäköintijärjestelyissä jalkakäytävien ja pyöriteiden käyttöön nostaa kynnystä erityisten lastaus- ja purkupaikkojen järjestämiseen. Tästä aiheutuu kielteisiä seurauksia ei vain jalankulkijoille ja pyöräilijöille, vaan myös jakelu- ja huoltoliikenteen kuljettajille. Suurikokoisten kuorma-autojen soveltaminen ahtaisiin paikkoihin jalankulkijoiden keskelle on hidasta ja kuljettajia kuormittavaa. Erityisten lastaus- ja purkupaikkojen lisääminen nopeuttaisi jakelu- ja huoltoliikennettä sekä vähentäisi kuljettajien aikataulupaineita.

3. Hallituksen esitys

3.1 Uuden tieliikennelain 37.4 §

Hallituksen esityksessä todetaan tieliikennelain 27.3 §:n osalta pitkälti ne samat epäkohdat, jotka tässä lausunnossa on tuotu julki. Hallituksen esityksen perusteella voisikin ajatella loogisen johtopäätöksen olevan, että uudessa tieliikennelaissa pysäyttämistä ja pysäköintiä koskeva säännös muutettaisiin vastamaan muiden pohjoismaiden sääntelyä. Pysäyttäminen jalkakäytävällä ja pyöriteillä siis kiellettäisiin. Esityksestä käy kuitenkin ilmi, että jalkakäytävällä ja pyöriteillä pysäyttämisen edellytyksiä päinvastoin löysennetään. Uuden tieliikennelain 37.4 §:n mukaan kuljettajan ei enää tarvitsisi pysyellä ajoneuvonsa läheisyydessä. Kuljettaja voisi siis jättää autonsa jalkakäytävälle ovet suljettuina ja poistua vaikkapa kahvitauolle. Kuljettajaa ei voi kehottaa siirtämään autoaan, jos hänen ei tarvitse pysyellä sen läheisyydessä. Tämä taas sopii puolestaan huonosti yhteen sen kanssa, että oikeus ajaa auto jalkakäytävälle on annettu nimenomaan lastausta ja purkamista varten.

Muutoin uuden tieliikennelain 37.4 § on identtinen voimassaolevan tieliikennelain 27.3 §:n kanssa. Sen soveltamiseen liittyvät näin ollen samat ongelmat kuin nykyiseenkin säännökseen. Säännöksen sanamuoto on tulkinnanvarainen, eivätkä sen perustelutkaan tuo apua. Hallituksen esityksessä ei määritellä "lyhyttä aikaa", eikä siinä ei anneta esimerkkejä "muista pysäyttämiseen sopivista paikoista". Tulkinta-apua ei liioin tarjota "kohtuuttoman haitan" arviointiin eikä "pakottavan syyn" käsitettä avata millään tavalla. Tämä tekee pysäköinninvalvonnasta vaikeaa. Se myös jättää jakelu-

ja huolto liikenteen kuljettajille vielä nykyistäkkin vapaammat kädet itse valita autonsa pysäköintipaikka omien mieltymystensä perusteella. Tämän valinnanvapauden seurauksia on selostettu edellä kohdassa 2.1.

4. Jakelu- ja huoltoliikenteen pysäköinti Suomessa

4.1 Suomi on oman tiensä kulkija

Suomi on ainut pohjoismaa, jonka tieliikennelainsäädäntö antaa oikeuden käyttää jalkakäytäviä ja pyöräteitä lastausta ja purkua varten. Havainnot oikeastaan mistä tahansa eurooppalaisesta kaupungista kertovat, että niissä toimitaan toisin kuin täällä. Suomalaisia kaupunkeja huomattavasti suurempien ja vilkasliikenteisempien kaupunkien jakelu- ja huoltoliikenne toimii ilman autojen seisottamista jalkakäytävillä. Tämän suhteen on myös tärkeää huomata, että Suomesta poikkeava käytäntö ei perustu laajaan jakelupysäköintipaikkojen tai lastauspaikkojen verkostoon. Kaupunkiympäristössä ei ole mahdollista järjestää nimenomaista lastaus- tai purkupaikkaa läheskään jokaisen jakelukohteen oven eteen. Syy eroon on toisaalla. Jakelu- ja huoltoliikenteen ajoneuvot eivät muualla Euroopassa seiso jalkakäytävillä sen vuoksi, että *niiden kuljettajat hoitavat työnsä ajoradalle pysäytetystä autosta.*

Jos pysäyttäminen jalkakäytävällä ja pyörätiellä kiellettäisiin, pitäisi suomalaistenkin jakelu- ja huoltokuljettajien hoitaa lastaus ja purku pääasiassa ajoradalle pysäytetystä autosta. Hallituksen esityksessä tämä vaihtoehto kuitenkin torjutaan. Tätä perustellaan sillä, että "[m]ahdollisuus pysäyttää ja pysäköidä hetkellisesti jalkakäytävälle ja pyörätielle on arvioitu edelleen tärkeäksi tavara- ja henkilökuljetuslogistiikan sujuvuuden kannalta."

Perustelu on ongelmallinen, koska siitä ei ilmene, miten arvioon on päädytty. Hallituksen esityksestä ei käy selville, *miksi* "mahdollisuus pysäyttää ja pysäköidä hetkellisesti jalkakäytävälle ja pyörätielle" on tavara- ja henkilökuljetuslogistiikan sujuvuuden kannalta tärkeää. Erityisesti olisi tullut perustella, *miksi juuri Suomessa jakelu- ja huoltoliikenteellä täytyy olla oikeus käyttää jalkakäytäviä ja pyörätietä työtehtäviensä suorittamiseen.*

Tämän lausunnon allekirjoittajat ovat jäseninä sosiaalisessa mediassa toimivissa keskusteluryhmissä, joissa käsitellään jalkakäytävillä ja pyöräteillä tapahtuvaa pysäköintiä. Ryhmien keskusteluihin on ottanut osaa myös ammattikuljettajia. Keskusteluissa on toisinaan esitetty puolin ja toisin provokatiivisia näkemyksiä. Ennen kaikkea keskustelut ovat kuitenkin olleet informatiivisia. Tämä johtuu siitä, että myös ammattikuljettajat ovat ottaneet niihin osaa. Näiden keskustelujen sekä suurimmista kaupungeista tehtyjen arkihavaintojen perusteella on syntynyt kuva suomalaisen jakelu- ja huoltoliikenteen ongelmista ja erityispiirteistä. Niitä käsitellään seuraavassa.

4.2 Teknisiä ongelmia?

Keskusteluissa on esitetty, että auto on pakko ajaa jalkakäytävälle sen vuoksi, ettei painavaa kuormaa ole muuten mahdollista siirtää ajoradan reunakiven yli jalkakäytävälle. Tämä väite ei pidä paikkaansa. Jakeluautoissa on ns. peränostin, joka voidaan laskea jalkakäytävän reunan korkeudelle.



Peränostimen levy on mahdollista laskea kadun reunakiven tasalle tai sen päälle, jolloin kuorman siirtäminen onnistuu myös ajoradalle pysäytetystä autosta. Kuvassa on nokkakärryt, mutta tavaroita siirretään myös pumppukärryillä ja rullakoilla.



Päivittäistavarakaupan täydennystä Helsingin Hämeentiellä. Elintarvikkeita sisältävät rullakot siirtyvät peränostimen avulla ajoradalla olevasta jakeluautosta.

4.3. Onko kyse työturvallisuudesta?

Eräät ammattikuljettajat ovat maininneet työturvallisuuden syyksi siihen, että auto on lastauksen ajaksi ajettava jalkakäytävälle. Tämä ei tunnu uskottavalta selitykseltä. Jälleen on viitattava käytäntöihin muissa maissa. Liikenneturvallisuus on Ruotsissa korkeammalla tasolla kuin Suomessa, ja maa on muutenkin hyvin turvallisuusorientoitunut. Jos työskentely ajoradalla muodostaisi kuljettajille merkittävän työturvallisuusriskin, ei jakelu- ja huolto liikenne sen paremmin Ruotsissa kuin muuallakaan Euroopassa pysäyttäisi ajoradalla. Tilastotietoja kuljettajille sattuneista onnettomuuksista ei ole käytettävissä. Julkisuudessa ei kuitenkaan ole uutisoitu tapauksista, joissa kuljettaja olisi loukkaantunut työskennellessään ajoradalla.

4.4 Helpotusta työhön

On selvää, että kuljettajan työ voi joissain tapauksissa olla helpompaa, jos hän ajaa autonsa lastausta tai purkua varten jalkakäytävälle. Keskusteluryhmissä eräät kuljettajat ovatkin todenneet halun helpottaa työtään syyksi auton ajamiselle jalkakäytävälle. Vaikka halu suorittaa työtehtävät mahdollisimman vaivattomasti onkin inhimillistä, ei tämäkään perustelu ole ongelmaton. Hyöty auton ajamisesta jalkakäytävälle voi ensinnäkin olla varsin pieni sen aiheuttamaan haittaan verrattuna. Auton pysäyttäminen jalkakäytävälle lyhentää kuorman siirtomatkaa usein vain jalkakäytävän leveyden verran, eli 3–4 metriä. Toisaalta jakeluauto tukkii usein koko jalkakäytävän. Lisäksi myös tämän seikan suhteen on kysyttävä, miksi juuri suomalaisilla kuljettajilla täytyy olla oikeus helpottaa työtään käyttämällä jalkakäytäviä pysäköintiin. Eihän tällaista oikeutta ole heidän eurooppalaisilla kollegoillakaan.



Kaksi erilaista tapaa hoitaa jakelua Helsingin Kaisaniemenkadulla. Mersun kuljettaja pääsee hieman lähemmäksi kohdettaan, mutta matka lyhenee vain noin neljä metriä.

Jakelu- ja huoltoliikenne on välttämätöntä, sillä ilman sitä loppuisivat tuotteet mm. päivittäistavarakaupoista. Mutta edellyttääkö jakelun suorittaminen pysäyttämistä jalkakäytävällä?



Kuvassa suoritetaan tavaratoimitusta Helsingin Caloniuksenkadulla. Ajoradalle on varattu tilaa jakeluautoille. Kuljettaja on kuitenkin ajanut autonsa jalkakäytävälle.



Auto on ajettu jalkakäytävälle, koska peränostin täytyy saada kaupan portaiden tasalle. Onko kuljettajan pakko toimia näin?



Ei ole, koska kaupassa on tavarantoimitukseen tarkoitettu metalliramppi...



...jota tässä eräs toinen kuljettaja käyttää.



Pyrkimys tehdä omasta työstä mahdollisimman vaivatonta ei saa johtaa siihen, että auto ajetaan jalkakäytävälle tai pyörätielle. Lainsäätäjän ei pidä tukea tällaista toimintakulttuuria.

4.5 Hyvää palvelua ja huonojalkaisia asiakkaita

Suomessa jalkakäytävillä ja pyöräteillä eivät pysäköi ja pysäytä ainoastaan jakelu- ja huolto liikenteen ajoneuvot, vaan myös taksit ja muut henkilöitä kuljettavat tahot. Taksit ajavat yleisesti jalkakäytävälle asiakkaan ottamista tai jättämistä varten. Tätä perustellaan usein sillä, että asiakas on "huonojalkainen" eli tavalla toisella liikuntarajoitteinen. On ymmärrettävää, että vaikeasti liikkuvan henkilön kuljettaminen voi joissakin tilanteissa edellyttää auton pysäyttämistä jalkakäytävällä. Arkikokemuksen perusteella on kuitenkin selvää, että ylivoimainen enemmistö takseihin astuvista ja niistä nousevista asiakkaista on normaalisti liikkuvia "hyväjalkaisia" henkilöitä. Asiakkaiden liikuntarajoitteisuus ei siis ole uskottava selitys sille, että Suomessa seisoo niin paljon takseja jalkakäytävillä ja pyöräteillä.

Kuljettajat perustelevat taksin ajamista jalkakäytävälle myös sillä, että asiakasta halutaan palvella mahdollisimman hyvin. Tämäkin on lähtökohtaisesti täysin hyväksyttävää. Taksin käyttö on Suomessa kallista, ja asiakkaan rahalle halutaan antaa vastinetta. Tämä ei kuitenkaan voi olla peruste sille, että auto ajetaan jalkakäytävälle tai pyörätielle. Taksiasiakkaat muualla Euroopassa joutuvat tyytymään siihen, että taksi pysähtyy ajoradan reunaan. Tämän palvelutason täytyy riittää myös suomalaisille taksin asiakkaille.

Myös taksien osalta on vedottu turvallisuuteen. On esitetty, että asiakkaat eivät voi turvallisesti poistua autosta, jos se on pysähtyneenä ajoradalla. Tämäkään näkemys ei kestä kriittistä tarkastelua. Kun taksin asiakkaat kykenevät sekä Lontoossa että New Yorkissa nousemaan pois ajoradalle pysäytetystä autosta, niin kyllä saman täytyy onnistua esimerkiksi helsinkiläisiltä asiakkailtakin.



Taksipalvelua Helsingissä. Henkilökuljetuslogistiikan sujuvuus ei voi edellyttää tällaisia pysäköintejä tai pysäyttämisiä.

4.6 Pelko ajoradan tukkimisesta

Hallituksen esityksessä viitataan Ota kantaa.fi -palvelussa olleeseen kyselyyn liikennesääntöjen kehittämisestä. Kyselyn vastauksissa tuotiin pysäköinnin osalta esille, että "jakelupysäköinti ajoradalla saattaa ruuhkauttaa koko ajoneuvoliikenteen". Myös edellä mainituissa keskusteluryhmissä ammattikuljettajat ovat usein tuoneet esille tämän näkökohdan. "Jos tohon kadulle laittaa, niin siin menee sit koko liikenne tukkoon", on yleinen kommentti tilanteissa, joissa jakeluauto on pysäköity jalkakäytävälle tai pyörätielle.

Ajoneuvoliikenteen ruuhkautuminen voi olla relevantti näkökohta, jos olosuhteet ovat sellaiset, että kadun tai väylän tukkiutuminen on mahdollista. Näin voi käydä esimerkiksi silloin, kun ajoradalla on raitiovaunukiskot. Tai silloin, kun kadulla on vain yksi kaista, joka on niin kapea, että se estää pysähtyneen ajoneuvon ohittamisen. Merkille pantavaa kuitenkin on, että ajoradan tukkeutumiseen vedotaan yleisesti myös tilanteissa, joissa tällaista vaaraa ei ole. Tämä tarkoittaa tilanteita, joissa pysähtyneen ajoneuvon voi ohittaa joko toista tai vastaantulijan kaistaa käyttäen. Pelko ajoradan ruuhkautumisesta voi joskus saada suorastaan absurdeja piirteitä. Tästä on kyse mm. seuraavassa tapauksessa.

Kuvassa näkyvän minibussin kuljettaja oli viemässä asiakkaita Museokadun ja Minervankadun kulmassa olevaan ravintolaan. Hän oli ajanut autonsa jalkakäytävälle ja suojatien päälle. Kun kuljettajalle huomautettiin asiasta, vastasi hän, "ettei halua olla tässä kenenkään tiellä". Toisessa kuvassa on sama paikka toisesta kulmasta kuvattuna. On täysin selvää, että minibussin pysäyttäminen ajoradan reunaan ei olisi häirinnyt kadun ajoneuvoliikennettä millään tavoin.



Kuljettajan ilmoituksen mukaan auto oli ajettava jalkakäytävälle, jotta "se ei olisi kenenkään tiellä".



Minibussi oli jalkakäytävällä nuolen osoittamassa kohdassa.

Edellä selostettu tapaus ei ole mikään harvinaislaatuinen poikkeus, vaan tavanomainen toimintamalli suomalaisessa liikenteessä. Suomalaisen liikennekulttuurin erityispiirre on suuri pelko siitä, että oman auton pysäyttäminen aiheuttaa jotakin häiriötä toisille autoilijoille. Eikä häiriössä ole kyse siitä, että muu liikenne joutuisi odottamaan ajoradalle pysähtyneen auton takana, vaan siitä, että toiset autoilijat joutuvat väistämään pysäytettyä autoa. Suurin vaiva, jonka tästä muille kuljettajille aiheutuu, on ohjauspyörän kääntäminen. Tämän "häiriön" välttämiseksi monet kuljettajat ajavat autonsa jalkakäytävälle tai pyörätielle. Tämä ei ole kohtuullinen ratkaisu. Kaupunkiliikenteeseen osallistuvien autoilijoiden on hyväksyttävä se, että kaupungissa tehtävät erilaiset työt edellyttävät joskus auton pysäyttämistä ajoradalle työkohteen lähelle.



Monet jakelukuljettajat ajavat Helsingin Kaisaniemenkadulla autonsa jalkakäytävälle, vaikka liikennemerkki sallii pysäyttämisen ajoradalla ruuhka-ajan ulkopuolella. Miksi? Kuljettajat pelkäävät aiheuttavansa häiriötä muulle liikenteelle. Todellisuudessa häiriötä ei kuitenkaan aiheudu, koska ajoradalle pysähtyneen jakeluauton voi ohittaa toista kaistaa pitkin.



Helsingin Töölönkatu. Moni suomalainen kuljettaja katsoo, että kuvan tilanteessa "liikenne menee tukkoon". Näin ei kuitenkaan tapahdu, sillä pysähtyneen auton voi ohittaa ohjausliikkeellä.

Kaupunkiliikennettä seurattaessa syntyy usein vaikutelma, että suomalaisessa liikenteessä sovelletaan jostain syystä poikkeuksellisen suuria tilamarginaaleja.



Niemi muuttamassa Helsingin Etu-Töölössä. Ensialkuun voisi ajatella, että auton sijoituksen on määrittänyt muuttomiesten halu tehdä työnsä mahdollisimman vaivattomasti. Tästä ei kuitenkaan ollut kyse. "Me ollaan tässä siks, että tossa kadulla mahtuis kulkemaan", oli kuljettajan vastaus pysäköintiä koskevaan tiedusteluun.



Keskustelun jälkeen Niemen muuttomiehet siirsivät autonsa ajoradalle. Muuttotyö sujui mallikkaasti, ja kadulla mahtui edelleen kulkemaan. Ainoa muutos lähtötilanteeseen oli se, että nyt myös jalkakäytävällä mahtui kulkemaan.

5. Lopuksi

Tieliikennelain 27.3 §:n alkuperäinen tarkoitus oli sallia jalkakäytävän tai pyörätien käyttäminen ajoneuvon kuormaamiseen ja lastin purkamiseen tilanteissa, joissa mikään muu järjestely ei ole mahdollinen. Lyhytaikaisen pysäyttämisen jalkakäytävällä tai pyörätiellä piti olla sallittua vain poikkeustapauksissa. Säännöksen tarkoitus ei missään tapuksessa ollut se, että ajoneuvo pysäytetään jalkakäytävälle tai pyörätielle pelkästään sen vuoksi, että kuljettaja ja miehistö voisi näin helpommin hoitaa työnsä.³

Liikenteen todellisuus on kuitenkin toisenlainen. Auto ajetaan Suomessa jalkakäytävälle tai pyörätiellä pitkälti täysin riippumatta siitä, onko ajoradalla tilaa pysäyttämiseen vain ei. Monille jakelu- ja huolto liikenteen kuljettajille pysäyttämistä jalkakäytävällä on tullut eräänlainen selkäydinreaktio. Kun auto pysäytetään, on se saatava pois ajoradalta. Käytäntöä perustellaan seikoilla, jotka eivät kestä kriittistä tarkastelua. Jakelu- ja huolto liikenne pystytään kaikkialla Euroopassa hoitamaan ilman jalkakäytävillä ja pyöräteillä seisovia autoja, ja tämä on luonnollisesti mahdollista myös Suomessa. Kyse ei ole siitä, että muissa maissa jakelu- ja huolto liikenteen käytössä olisi erityinen lastauspaikka jokaisen kohteen yhteydessä. Kysymys on siitä, että Suomeen on muodostunut *liikennekulttuuri*, jossa auto liikenteen kunnioitus on saanut kohtuuttomat mittasuhteet. Ajoradalla pysäyttämisen kynnyks on noussut tavattoman korkealle. Pahimmillaan tästä isomman oikeutta korostavasta liikennekulttuurista seuraa, että jalankulkijat ja pyöräilijät eivät voi lainkaan käyttää heille tarkoitettuja väyliä. Tieliikennelain 27.3 § on tärkein yksittäinen syy tämän liikennekulttuurin syntymiseen ja sen jatkumiseen. Suomen pysäköintikulttuuri on saatettava maan luonnollisen viiteryhmän – Länsi-Euroopan – tasolle. Tähän tarvitaan lainsäätäjän selkeä tahdonilmaisu.

Hallituksen esityksessä tieliikennelain 27.3 § ehdotetaan korvattavaksi uudella 37.4 §:llä. Ehdotettu säännös merkitsisi nykykäytännön jatkumista. Uuden säännöksen myötä jalkakäytävälle ja pyörätielle ajamisen kynnyks jopa laskisi, koska kuljettajan ei enää tarvitsisi pysyellä ajoneuvonsa läheisyydessä. Ehdotettu säännös merkitsisi sitä, että Suomessa toimittaisiin jatkossakin jakelu- ja huolto liikenteen määrittämillä ehdoilla. Tämä ei ole oikein ja kohtuullista liikenteen heikoimmalle osapuolelle. Jakelu- ja huolto liikenteen työtapajoen on sopeuduttava turvallisen ja viihtyisän liikenne- ja kaupunki ympäristön vaatimuksiin eikä päinvastoin. On myös tärkeää, että lainsäätäjä antaa tukensa niille harvoille kuljettajille, jotka suomalaisen liikennekulttuurin luoman odotuksen vastaisesti pysäyttävät autonsa ajoradalle.

Jalkakäytävillä ja pyöräteillä tapahtuvan pysäyttämisen kieltäminen ei johda siihen, että tiettyntyyppisiä työtehtäviä ei voisi enää lainkaan suorittaa. Niissa tilanteissa, joissa ajoneuvon pysäyttäminen ajoradalla todella on mahdotonta, kykenevät pysäköinninvalvonnasta vastaavat viranomiset kyllä käyttämään tilanteen edellyttämää harkintaa.

6. Ehdotus tieliikennelain 37 §:n sanamuodoksi

Hallituksen esitystä muutetaan siten, että pysäköiminen ja pysäyttäminen jalkakäytävällä ja pyörätiellä on aina kiellettyä. Tieliikennelain 37 § muutetaan siten, että *säännöksestä poistetaan sen 4 momentti*. Säännöksen 3 momentti puolestaan ehdotetaan näin kuuluvaksi:

Pysäyttäminen on kuitenkin sallittua pakollisen liikenne-esteen, väistämisvelvollisuuden noudattamisen taikka hätätilanteen vuoksi. Linja-autopysäkillä saa pysähtyä 2 momentin 3, 5, 6, 9 ja 11 kohdassa säädetyn estämättä. Polkupyörän tai mopon saa pysäyttää tai pysäköidä jalkakäytävälle ja pyörätielle.

³ Tolvanen 2015, 94–95.

Lähteet:

Matti Tolvanen: Tieliikenteen käsikirja 2015. Edita. Porvoo 2015

Facebook -ryhmässä "Minä pysäköin pyörätielle" 2012–2017 käydyt keskustelut

Facebook -ryhmässä "Minä pysäköin jalkakäytävälle" 2013–2017 käydyt keskustelut

Helsingissä 13 päivänä huhtikuuta 2017

Tero Aaltonen, Helsinki	Tomi Aarnio, Tampere	Jari Aho, Helsinki
Mikko Akkola, Helsinki	Risto Ant-Wuorinen Helsinki	Jani Arvola, Helsinki
Fredrika Biström, Helsinki	Jukka Dahlbom, Helsinki	Tatu Edelmann, Helsinki
Oleg Grenrus, Helsinki	Miira Haaja, Turku	Liisa Haarla, Vantaa
Tero Halonen, Helsinki	Ville Heikkinen, Helsinki	Ville Henell, Helsinki
Henriika Hyry, Turku	Mikko Ihanainen, Tampere	Laura Immonen, Helsinki
Jussi Isotalo, Turku	Kirill Jgoun, Helsinki	Mirkka Kaaja, Espoo
Aleksi Kaleva, Helsinki	Mika Kankainen, Oulu	Tapio Keihänen, Helsinki
Heikki Kerppilä, Tampere	Marko Keskinen, Helsinki	Jari Klinga, Lahti
Sami Knuutila, Turku	Seppo Koivisto, Tampere	Mikko Kortelainen, Helsinki
Tuukka Kosola, Helsinki	Antti Kosonen, Turku	Eli Kraft, Helsinki
Ilkka Kudjoi, Helsinki	Otto Kuitunen, Helsinki	Valtteri Lantta, Helsinki
Patrik Lindberg, Espoo	Satu Leppänen, Helsinki	Mikko Liikanen, Helsinki
Jan-Erik Lindroos, Helsinki	Santtu Lindroos, Espoo	Valtteri Linko, Helsinki
Tapio Linkosalo, Helsinki	Antti Lylander, Vantaa	Hans Löflund, Raasepori
Juha Matikainen, Helsinki	Keijo Mattinen, Helsinki	Tero Mäkinen, Helsinki
Santeri Nurminen, Vantaa	Seppo Nurminen, Helsinki	Jukka Ojanen, Lahti
Esa Ojanperä, Tampere	Jani Ollikainen, Espoo	Jukka Ollikainen, Tampere
Marjut Ollitervo, Helsinki	Tuomas Palonen, Tampere	Matti Pesu, Lappeenranta
Timo Perälä, Helsinki	Sami Pyylampi, Helsinki	Antti Pönni, Helsinki
Liisa Pöri, Helsinki	Kari Pössi, Helsinki	Heikki Rautanen, Tampere
Susanna Roos, Kaarina	Jari Rusi, Lahti	Heidi Räsänen, Helsinki
Ville Rönkkö, Helsinki	Reeta Salminen, Helsinki	Heidi Saukkoriipi, Helsinki
Tommy Selin, Helsinki	Johannes Silvonen, Helsinki	Emmi Sulander, Helsinki
Anni Suomalainen, Helsinki	Virpi Sumu, Helsinki	Miika Säynevirta, Helsinki
Teija Tekkala, Helsinki	Juha Tiihonen, Helsinki	Simo Tuppurainen, Oulu
Karri Tuominen, Helsinki	Kari Turunen, Helsinki	Tiina Uimonen, Helsinki
Ossi Viljakainen, Helsinki	Timo-Pekka Viljamaa, Helsinki	Juha Virtanen, Turku
Timo Voipio, Helsinki	Heikki Väliniemi, Tampere	Esa Yrjälä, Helsinki
Timo Ääritalo, Turku		