

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Esitys tieliikennelaiksi on pääpiirteissään hyvä. Kannatettavaa on erityisesti se, että varovaisuus, ennakointi ja muiden huomioon ottaminen nostetaan esiin jo lain ensi pykälissä (3 § - 5 §).

Olisi kuitenkin toivottavaa, että laki antaisi nykyistä paremmat mahdollisuudet puuttua rikoslaisissa mainittuun liikenneturvallisuuden vaarantamiseen ja antavan enemmän välineitä erottaa vaarantamisen muotoja moitittavuuden ja todennäköisesti aiheutuneen vaaran vakavuuden mukaan. Olisiko lakiin mahdollista kirjata jonkinlainen moottoriajoneuvojen kuljettajiin kohdistuva ankara vastuu? Onko laissa mahdollista kovennettu sanktio liikennesrikoksissa ja rikkomuksissa, joissa vaara on kohdistunut haavoittuvimpiin tienkäyttäjiin, jalankulkijoihin tai pyöräilijöihin? Nykyisen käytännön mukaan liikenteen vaarantamiseksi on samalla kaavalla tulkittu niin jalankulkijan törmäminen suoja-alueella kuin pyöräilijän kulku pyörätien sijaan ajoradalla. Abstrakti vaara näyttäisi olevan tuomittavampi (autoilijan ylinopeus tyhjällä maantiellä) kuin konkreettinen vaara (ajaminen bussilla pyöräilijän eteen karkikolmion takaa).

Ongelma tulee esiin liikennevirhemaksun soveltamisalassa (160 §). Poliisin velvollisuutta suorittaa esitutkinta esim. liikenneturvallisuuden vaarantamisesta lievennetään. Poliisi voisi oma harkintansa mukaan määrätä tai olla määräämättä virhemaksun tai huomautuksen rikkomuksesta, joka aiheuttaa vain "vähäistä vaaraa". Mikä on vähäinen vaara? Rikoslain mukaan liikenneturvallisuuden vaarantamisen ehdot kuitenkin täytyvät, kun teko on "omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle". Tässä ei puhuta "vähäistä suuremmasta" vaarasta. 160 § 3 momentin pitäisikin siksi olla muodossa "rikkomus on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa tai muunlaista kuin vähäisenä pidettävää haittaa".

Virhemaksu voitaisiin määrätä mm. väistämisvelvollisuutta osoittavan liikennemerkin noudattamatta jättämisestä. Kun tilanteessa on toisena osapuolena pyöräilijä tai jalankulkija, kyseessä on aina vaaran aiheuttaminen. Nämä eivät ole verrattavissa peltikolareihin, vaikka moottoriajoneuvon

nopeus olisi ollut alhainen. Liikenneturvallisuuden vaarantaminen ei edellytä loukkaantumista: riittää, että rikos on ollut omiaan aiheuttamaan vaaraa, kuten rikoslaissa todetaan. (HE s. 179)

Yksittäisiä kommentteja

Pyöräilijän ohittaminen ja kohtaaminen (5 § 2)

Tarkempi määritelmä olisi parempi kuin "turvallinen tila", mikä nykyään näyttää olevan joillekin kuljettajille tarkoitukseltaan epäselvä. Monissa maissa on määritelty metrimäärä, esim. 1,5 metriä.

Suojatien ylittäminen polkupyörällä (19 § 6)

Oikeus ylittää tie suojatietä käyttäen myös ajoneuvolla (ja myös polkupyörällä) on toivottu uudistus, joka korjaa pitkään vallinneen epäkohdan.

Pyörätien jatkeen merkintä (L4)

Se, että pyörätien jatke merkitään ainoastaan paikoissa, joissa pyöräilijällä on etuajo-oikeus, on omiaan selventämään väistämisvelvollisuuksia.

Kaksisuuntainen pyöräily moottoriajoneuvoille yksisuuntaisilla kaduilla

Tämä on erittäin kannatettava muutos. Käytäntö on ollut useissa Euroopan maissa todellisuutta jo vuosia. Liikennesuunnittelijoilla on riittävä osaaminen ja harkinta arvioida, millä kaduilla ja millä ehdoilla järjestely toimii.

Yhdistetyt jalkakäytävät ja pyörätiet

Yhdistettyjen jalkakäytävien ja pyöräteiden käyttö (D6) on Suomessa yleistä. Olisi toivottavaa, että pyöräilijän käyttövelvoite poistettaisiin joko kokonaan koskemasta tällaisia yhdistettyjä väyliä, tai sitten se voitaisiin Saksan malliin osoittaa lisäkilvellä tai erillisellä merkillä. Tämä olisi linjassa myös Wienin liikennemerkkisopimuksen kanssa, missä pyörätien käyttövelvoite koskee muusta liikenteestä selkeästi erotettuja väyliä. Yhdistettyjen väylien ongelmallisuus tuodaan esiin lakiesityksen perusteluissa: "Tällainen ei ole kovinkaan yleistä kaupunkialueilla Euroopan valtioissa, joissa pyöräillään paljon. Pyöräilyn lisääntyessä jalankulun ja pyöräilyn yhdistetyt kaksisuuntaiset väylät kadun varressa ovat osoittautuneet kaupunkialueilla ongelmallisiksi liikenneturvallisuuden kannalta." (s. 58)

Pyöräkatu (46 §)

Tämäkin on erittäin kannatettava lisäys. Kyseessä olisi käytännössä pyörätie, jolla saisi moottoriajoneuvollakin ajaa tonteille varovaisuutta noudattaen ja pyöräilijät huomioiden.

Pyöräilykypärän käyttövelvoite

On hyvä, että suojakypärän käyttöön ei viitata laissa, mikä on linjassa muissa Euroopan maissa vallitsevan käytännön kanssa.

Pysäyttäminen ja pysäköinti jalkakäytävälle ja pyörätielle (37 §)

Moottoriajoneuvojen pysäyttäminen ja pysäköiminen pyörätielle ja jalkakäytävälle tulisi pääsääntöisesti kieltää. Nykyisiä poikkeuksia tulkitaan liian väljästi, minkä seurauksena väärin pysäköidyt ajoneuvot aiheuttavat haittaa ja vaaraa erityisesti kaikkein suojattomimmille tienkäyttäjille (HE s. 147).

On hyvä, että pyöräkaistalle ei saisi pysäyttää tai pysäköidä.

Ylinopeudesta määrättävä liikennevirhemaksu (164 §)

Lakiehdotus antaisi ainakin teoriassa mahdollisuuden, että 30 km/h suuruisesta ylinopeudesta 30 km/h tiellä voisi selvitä virhemaksulla. Lain olisi ehkä syytä antaa tukea sille, että tällaiset käsiteltäisiin jatkossakin liikenneturvallisuuden vaarantamisina.

Ajokielto

Ajokiellon käyttöä sanktiona tulisi lisätä ja se tulisi voida määrätä myös hallinnollisena seuraamuksena. Kuten esityksessä todetaan, "Ajokorttiseuraamuksella on erityistä ennalta estävää merkitystä, joka ei ole välittömästi riippuvainen henkilön tulotasosta, kuten esimerkiksi rikesakossa on asian laita." (s. 160)

Liikennemerkkit ja tiemerkinnet

A18 Merkillä voidaan varoittaa tienkohdasta, jossa polkupyöräilijät tai mopoilijat siirtyvät ajoradalle. Merkin käyttöaluetta olisi syytä laajentaa koskemaan tarpeen mukaan muitakin paikkoja ja tieosuuksia, joilla pyöräilijät kulkevat ajoradalla tai pyöräilijöiden määrä on suuri.

A24 Umpitie. Jatkuvan pyöräily-yhteyden ilmoittama F24.3 on tarpeellinen ja tervetullut uudistus.

Väistämisviivaa (L2) ja väistämisvelvollisuutta osoittavaa ennakkomerkintää (M9) olisi syytä olla sallittua käyttää tarpeen mukaan muissakin paikoissa, joissa väistämisvelvollisuus on olemassa, ei ainoastaan tehostamaan liikennemerkkejä (B4 tai B5), esimerkiksi liikenneympyrästä poistuville ajoneuvoille ennen pyörätien jatketta.

Petri Sipilä

Valtiotieteiden tohtori, tutkija. Mm. Helsingin liikenneturvallisuusyhdistys ry:n hallituksen jäsen.