

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

13.4.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö

Aihe: Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (LVM/417/03/2013)

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta saada lausua tässä asiassa.

Johdanto

Nykyinen tieliikennelaki on osoittautunut ja muotoutunut varsin toimivaksi järjestelmäksi. Sen aikana liikenneturvallisuus on kehittynyt positiivisella tavalla siitä huolimatta, että liikenne on monimutkainen ja hankala kokonaisuus hallittavaksi. Liikennesäännöt luovat edellytykset, mutta viime kädessä asenne ja toimintatavat ratkaisevat liikennejärjestelmän toimivuuden ja turvallisuuden. Liikenteessä ollaan mukana erilaisilla valmiuksilla ja kyvyillä. Sieltä löytyvät vastuulliset ja vastuuttomat, rehelliset ja rikolliset, terveet ja sairaat, eli koko elämän kirjo. Sanotaan, että hyvät ihmiset tulevat toimeen huonoillakin säännöillä, mutta huonot eivät minkäänlaisilla. Viime kädessä mitkään säännöt, rangaistukset tai mikään valvonta ei riitä takaamaan turvallisuutta, jos valtaosa liikenteessä mukana olevista ei koe sääntöjä mielekkäiksi ja sisäistä sekä noudata niitä ilman kiinnijäämisriskiä. Hyvän turvallisuustilanteen paraneminen edellyttää sitä, että kaikki tekevät aina parhaansa muiden ja oman turvallisuuden varmistamiseksi.

Nyt lausunnolla olevassa esityksessä korostetaan monessa kohdin sitä, että pyöräily on tärkeä liikennemuoto. Näin varmasti on, mutta se ei ole lähimainkaan tärkein liikennemuoto. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2012 mukaan matkasuoritteesta 72 % tehdään henkilöautolla jalankulun ja pyöräilyn osuuden jäädessä yhteensä neljään prosenttiin.

Tavaraliikenteessä tieliikenteen osuus on 65 % tonnikilometreistä ja 88 % tonneista. Voidaan siis todeta, että henkilöautoliikenne ja tieliikenne ovat ylivoimaisesti tärkeimmät liikennemuodot Suomessa. Niiden toimivuus, turvallisuus ja sujuvuus ovat koko yhteiskunnan toiminnan kannalta ratkaisevassa asemassa. Tämä asia pitää huomioida lainsäädäntöä uudistettaessa.

Luottamusperiaate

Nykyisen tieliikennelain ja liikennejärjestelmän keskeinen periaate on ns. luottamusperiaate, jonka mukaisesti tienkäyttäjät voivat luottaa siihen, että muut noudattavat liikennesääntöjä. Luottamusperiaate on sujuvan liikenteen perusedellytys. Luonnoksessa puututaan tähän keskeiseen periaatteeseen korostamalla uuden käsitteen kautta tienkäyttäjän ennakoitivelvoitetta. Tämä korostaa velvollisuutta ottaa huomioon, että liikenteen toinen osapuoli ei välttämättä noudatakaan liikennesääntöjä esimerkiksi laiminlyömällä väistämisvelvollisuutensa. Mielestämme ennakoitivelvoite näinkin voimakkaasti esiin tuotuna lisää tulkinnanvaraisuutta. Nykytilassa luottamusperiaate on ollut toimiva ratkaisu, eikä se ole aiheuttanut ongelmia. Luottamusperiaate ei poista tienkäyttäjän huolellisuusvelvoitetta, eikä se nytkään ole ehdoton ja yksipuoleisesti oikeuksia luova periaate.

Liikennevakuutusjärjestelmä on moottorikäyttöisten ajoneuvojen ja perävaunujen lakisääteinen vakuutusjärjestelmä. Luottamusperiaatteella on keskeinen rooli liikennevakuutusjärjestelmässä arvioitaessa osapuolten oikeutta vahingonkorvaukseen. Liikennevakuutuksesta korvauksia maksettaessa arvioidaan myös vahingonkärsineen oma myötävaikutus. Tässäkin arviossa luottamusperiaatteella on merkitystä. Luottamusperiaatteen kaventaminen voisi merkitä sitä, että jo nyt varsin varovainen myötävaikutusalennuksen käyttö vahinkotapauksissa vähenisi entisestään. Tästä seuraisi enemmän ratkaisuja, joissa tehdään syyllisyydenjako osapuolten kesken. Näiden muutosten yhteisvaikutuksena liikennevakuutuksista korvattaviksi tulevien vahinkojen määrät todennäköisesti lisääntyisivät ja korvausmenot kasvaisivat. Tämä muutos nostaisi liikennevakuutusmaksuja.

Nykytilan muuttamiselle ei ole esitetty sellaisia perusteita, että tienkäyttäjän ennakoitivelvoitteesta tulisi säätää esitetyllä tavalla. Sen toteutuminen nyky muodossa on selkeä ja riittävä käytäntö.

Seuraamusjärjestelmä

Luonnoksessa esitetään uuden hallinnollisen liikenne- ja tieliikennevirhemaksun käyttöönottoa osassa tieliikenteen liikennenerikkomuksia. Tämän lisäksi jäljelle jäisivät päiväsakko, rikesakko, poliisin sakkomääräys, ajokiellot ja rikosuhrimaksu. Esityksen perustelut laajentaa kiinteän sakon soveltamista nykyisestä ovat perusteltuja ja kannatettavia, mutta laajennus olisi yksinkertaisinta toteuttaa nykyistä rikesakon soveltamisalaa laajentamalla.

Nyt esitetyssä mallissa lisättäisiin entisestään seuraamusjärjestelmiä ja prosessuaalisia toimintatapoja muutoksenhakuteineen nykyisten kirjavien järjestelmien rinnalle. Kokonaisuudesta muodostuisi niin sekava, että se vaarantaisi kansalaisten oikeusturvan. Järjestelmä, jossa osa samanlaisista teoista vain johtuen niiden moitittavuuden asteen erosta, menisivät joko hallinto-oikeus- tai rikosoikeusprosessiin, olisi epäselvä ja tarpeeton.

Nykyinen ehdollinen rikesakko on osoittautunut varsin toimivaksi järjestelmäksi. Luonnoksessa esitetty haltijavastuu todistustaakan kääntämiseen ei kuulu oikeusvaltion periaatteisiin ja hyvään seuraamusjärjestelmään. Muutos mahdollistaisi seuraamusten kohdistumisen ilmoituksenvaraisesti ilman tekijän henkilöllisyyden varmistamista. Tämä menettely on jo tällä hetkellä hallintomenettelyssä oikeusturvan kannalta kyseenalainen, kun ajokieltoja voidaan määrätä ylinopeussakkojen perusteella henkilöille, jotka eivät todistetusti ole ajoneuvoa itse kuljettaneet.

Luonnoksessa on esitetty ylinopeuksissa seuraamusten ulottamista 0-5 km/h:ssa ylinopeuksiin. Nykyinen todellinen valvontatoleranssi rikesakon osalta on käytännössä vähintään 0-6 km/h:ssa. Alle 7 km/h ylityksissä voidaan käyttää huomautusta. Esitetty puuttumiskynnyksen todellinen alentaminen vaikuttaisi käytännössä samalla tavalla, kuin nopeusrajoituksen alentaminen. Jatkossa kuljettajat ajaisivat varmuuden vuoksi selvästi alle nopeusrajoituksen.

Tieliikenteen turvallisuustilanne ja onnettomuuksien syyt eivät puolla nopeuksien kategorista alentamista vastaavaa muutosta, vaikkakin vallalla olevan liikenne- ja viestintäministeriön voimakkaasti tukeman tutkimusmenetelmän mukaan liikenteen keskinopeuden aleneminen vähentää onnettomuuksien määrää ja seurauksia. Asia on sinänsä kiistaton, mutta tärkeimpänä liikennemuotona myös tieliikenteessä on tavoitteita sujuvuuden ja matka-aikojen suhteen, kuten lento-, laiva- ja raideliikenteessä.

Juha Sipilän hallituksen esitys tuplata tieliikenteen sakkojen määrät valtiontaloudellisista syistä osoittautui perustuslain vastaiseksi. Samalla tuli selväksi, että sakot ovat kriminaalipoliittisin syin määrättäviä rangaistuksia ja verot ovat valtiontalouden työkalu. On kuitenkin ilmiselvää, että automaattivalvonta on lisännyt asiaa ymmärtämättömien intohimoja kerätä lisää tuloja valtiolle. Liikennevalvonnasta vastuullinen poliisin edustajakin on todennut, että Kehä I:n tehostettu automaattivalvonta on raha-automaatti.

Kehä I:llä ei sen sijaan ole pystytty osoittamaan parantunutta liikenneturvallisuutta automaattivalvonnan lisäämisen ja tehostetun sakotuksen jälkeen. Asiasta tehdyssä tutkimuksessa ei tapahtuneiden todellisten onnettomuuksien perusteella voitu aineiston vähäisyyden vuoksi päätellä yhtään mitään. Lievää nopeuksien alentumista kuitenkin havaittiin (todennäköisesti myös tutkimuksen aikana aloitettujen tietöiden johdosta), ja tällä perusteella pääteltiin laskennallisesti, että onnettomuudet vähenevät. Ilman tieteellistä tutkimustakin on selvää, että nopeuden lähestyessä nollaa onnettomuudet vähenevät ja niiden vaikutukset lievenevät.

Kiusaus parantaa valtiontaloutta automaattisen nopeusvalvonnan avulla voi hyvin nousta uudestaan esiin, varsinkin jos asiaa perustellaan tieteelliseksi verhotun yksioikoisen tutkimusmenetelmän avulla. Hyvä liikennejärjestelmä toimii siten, että kansalaiset mieltävät sen oikeaksi ja noudattavat sitä oma-aloitteisesti. Toimivaa järjestelmää ei pidä tuhota muuttamalla puuttumiskynnystä tavalla, joka vaarantaa yleisen sääntökunnioituksen.

Luonnoksessa on myös epäilty, että siirtyminen hallinnollisiin seuraamuksiin vaarantaisi rikosuhrimaksun keräämisen. Sinänsä ratkaisu olisi oikea, sillä rikosuhrimaksu pitäisi kerätä niistä rikoksista, joista aiheutuu uhreja. Nyt maksu on verhottu perustuslain kannalta kyseenalaiseksi lisärangaistukseksi sinne, mistä sakkotuloja saadaan perittyä. Oikeudellinen epäkohta tulisi korjata ilman hallinnollisiin maksuihin siirtymistäkin kohdistamalla maksut niihin rikostyyppeihin, joiden seurauksena aiheutuu tarvetta rikosuhripäivystyksen tai muiden rikosuhripalvelujen käyttöön.

23 §

Luonnoksessa sallittaisiin ns. poikkeuskäännös risteyksessä eli kääntyminen muuallekin kuin lähimmälle vapaalle kaistalle. Muutoksessa epäselväksi jää se, kumpi väistää. Väistetäänkö väistämissäännön mukaan vai väistääkö poikkeuskäännöksen tekijä aina. Huomioitavaa on, että käsittääksemme poikkeuskäännös olisi luonnoksen mukaan sallittu myös ilman erityistä syytä, kuten esimerkiksi kuvassa näkyvälle P-paikalle ajoa. (Liitteenä kuva, jota ei lausuntopalveluun voitu liittää)

25 §

Luonnoksessa on esitetty käyttöönotettavaksi uusi tiettyppi, pyöräkatu. Tulisiko sen liikennemerkkien samanlaisuuden ja mahdollisen luonteensa vuoksi kuulua ”väistettävä on myös” – listan 1. kohtaan kävelykadun ja pihakadun tavoin?

27 §

Luonnoksen muotoilu mahdollistaa kaistalla olevalta pysäkiltä linja-auton liikkeellelähden niin, että se tapahtuu etuoikeutetusti viereistä kaistaa käyttämällä, vaikka siihen ei ole mitään tarvetta. (Liitteenä kuva, jota ei lausuntopalveluun voitu liittää)

35 §

Pykäläluonnoksen 2. momentin muotoilussa on syytä korostaa kaistanvaihtajan väistämisvelvollisuutta.

Nykyisen oikeuskäytännön mukaan suuntamerkin näyttäminen ei ole yksin riittävä osoitus ajoneuvon siirtämisestä sivusuunnassa tai kääntymisestä risteysalueella niin, että muille tienkäyttäjille syntyisi perusteltu oikeus luottaa ajoneuvon liikkumiseen suuntamerkin osoittamalla tavalla. Käytännössä esitetty muutos johtaa hankaliin näyttökysymyksiin osapuolten välistä syyllisyyttä arvioitaessa. Muutos lisäisi myös kaistanvaihtoon liittyviä onnettomuuksia.

Sinänsä tavoite joustavaan ja sujuvaan kaistanvaihtoon on ymmärrettävä, mutta tosiasiasa liikennetilanteissa, joissa koko tien kapasiteetti on jo äärirajoilla, ei sujuvuutta voida määräänsä enempää lisätä. Epäselvät kaistanvaihtotilanteet ja ajojärjestys voivat jopa vähentää sitä.

36 §

Luonnoksessa on esitetty, että pysäköinti ajosuuntaan nähden myös tien vasempaan reunaan sallittaisiin kaksisuuntaisilla ajoradoilla.

Todennäköisesti tällä tavalla vasempaan reunaan pysäköiminen aiheuttaisi turhaa ”sählyystä” ja vaaratilanteita niin pysäköitäessä kuin liikenteeseen liityttäessä erityisesti useampikaistaisilla teillä ja raitioteiden yhteydessä.

Esitetty pysäköintitapa voitaisiin ottaa käyttöön erikseen sen sallivalla liikennemerkillä tarkoituksenmukaisissa paikoissa.

37 §

Luonnoksen 2. momentin 8-kohdassa todetaan, ettei ajoneuvoa saa pysäyttää maksulliselle pysäköintipaikalle maksua suorittamatta. Käytännössä maksuautomaatille meneminen ei tällöin ole lainmukaista. Nykyisen muotoilun edellyttämä ainoa vaihtoehto eli auton kaistalle pysäyttäminen ei ole omiaan lisäämään pysäköinnin tai muun liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

46 §

Luonnoksessa esitetään uuden pyöräkadun käyttöönottoa. Luonnoksesta jää epäselväksi se, missä pyöräkatua olisi tarkoitus käyttää, millaisin edellytyksin katu voitaisiin muuttaa pyöräkaduksi ja miten siellä saisi ajaa pyörällä.

Sen sijaan, että luodaan nykyisten poikkeavien katutyyppeiden (kävelykatu ja pihakatu) rinnalle jälleen uusi katumuoto, tulisi selvittää, voidaanko asia selkeyden vuoksi järjestää olemassa olevilla katutyypeillä pyöräteitä, ajovuoroja ja rakenteita järjestelemällä.

Luonnoksesta jää epäselväksi, onko pyöräkadulle olemassa todellista tarvetta. Lisäksi kiinnostava kysymys on, miten väistämisvelvollisuudet pyöräkadulta poistuttaessa on tarkoitus järjestää.

48 §

Luonnoksessa on säilytetty oikeus antaa äänimerkki taajaman ulkopuolella ohitettaessa.

Käytännössä tämä menettely ei ole vakiintunutta toimintaa. Oleellista on antaa äänimerkki vaaratilanteen tai vahingon välttämiseksi.

51 §

Luonnoksessa on todettu 1. momentissa, että tielle pysäytetyssä tai pysäköidyssä autossa on käytettävä etu- tai lähivaloja. Lähtökohtaisesti paras ja turvallisimmin toimintatapa tielle pysäytettäessä on käyttää aina etuvaloja, jolloin ajoneuvo erottuu liikkeellä olevista ajoneuvoista. Tämä toimintatapa mahdollistaa myös vastaantulevan ajoneuvon kaukovalojen käytön kuljettajan havaitessa paremmin, että vastassa oleva auto on pysäköitynä tai pysähtyneenä. Asiaa tulisi korostaa pykälän lopullisessa muotoilussa.

Vastaavasti 4. momentin tilanteessa olisi syytä jättää aina myös etu- ja takavalot palamaan. Näin muut tienkäyttäjät hahmottaisivat paremmin, että kyseessä on auto eikä esimerkiksi tietyömaa tms.

64 §

Luonnoksessa pihakadulla, kävelykadulla tai pyöräkadulla raitiovaunun nopeus on enintään 20 km/h:ssa. Pyöräkadulle ei ole kuitenkaan säädetty nopeusrajoitusta pyörille tai autoille.

84 §

Yksin tiemerkinnot eivät ole talvisessa olosuhteessa aina havaittavissa. Niitä tulisikin käyttää aina vain vastaavan liikennemerkkin kanssa.

85 §

Tilapäisissä järjestelyissä tienpitäjän velvollisuutena tulisi olla poistaa vanhat merkinnät, jolloin sekaannusta aiheuttavat vanhat viivat tai vaihtoehtoiset värit ovat tarpeettomia.

Automaattiset kaista-avustimet ja muut järjestelmät eivät erottele valkoisia ja keltaisia viivoja vaan voivat tulkita vanhaa, käytöstä poistunutta, kaistaviivaa väärin.

92 §

Pyöräilijän velvollisuus käyttää suojakypärää tulisi säilyttää ja sanktioida, jos vaihtoehtona on sen poistaminen laista. Kypärä suojaa ja pelastaa ihmisiä. Sen vaikutus muun muassa aivovammojen vakavuuteen on kiistaton.

98 §

Luonnoksen pykälämuotoilussa viestintävälinettä ei saa ajon aikana käyttää niin, että pitää sitä kädessä. Pykälän perustelujen mukaan matkapuhelinta saa kuitenkin pitää ajossa kädessä. Muotoilu on epäselvä.

Onko tarkoitus, että viestintävälineen (matkapuhelimen) numeronvalinnan saa tehdä, mutta puhuminen tulee tapahtua ns. hands free –laitteen tai toiminnon avulla?

141 §

Luonnoksessa on valittu varsin edistyksellinen näkökulma autonomisiin ajoneuvoihin. Tekninen kehitys ratkaisee sen, minkälaisia järjestelmiä voidaan tulevaisuudessa ottaa käyttöön. Lainsäädännöllä voidaan vain kieltää tai sallia niiden käyttö. Autonomisia autoja ei kuitenkaan tehdä lainsäädännöllä.

Luonnoksen tavoitteena on, ettei tieliikennelain mukaan kuljettajan enää tarvitsisi olla ajoneuvossa. Mikäli näin on, niin tarpeetonta lienee myös määrätä siitä, että hänen tulee käyttää istuma- tai seisomapaikkaa.

Alkoholia nauttineen kuljettajan, jonka veren alkoholipitoisuus ei kuitenkaan vielä täytä rattijuopumuksen tunnusmerkistöä, ajaminen voitaisiin luonnoksen mukaan keskeyttää, kunnes elimistössä ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

Säännökseen liittyy useita ongelmia. Puuttumiskynnyksen ja ajon estämisen tarpeellisuuden arvioinnin kriteerit ovat konditionaalimuotoilulla ("voisi") jätetty täysin avoimiksi. Oikeusturvan kannalta tällainen harkintavalta on kestävämpi. Käytännössä kyseessä on määräaikainen ajokielto teosta, joka ei ole rangaistava. Luonnoksen perusteluista jää epäselväksi olisiko se luonteeltaan turvaamistoimenpide vai varoitustyyppinen rangaistus.

Epäselväksi jää myös se, miten ajon estämistä valvottaisiin tai miten kiellon rikkomisesta rangaistaisiin. Kokonaisuudessaan liikkuksen rajoittaminen ei-rangaistavaksi määrätyn seikan perusteella soveltuu huonosti meidän oikeusjärjestelmäämme, varsinkin kun huomioidaan se, ettei näiden kuljettajien osuus onnettomuuksissa poikkea täysin selvistä kuljettajista.

Liikennemerkki ja opastimet

Liite 2, Liikennevalo-opastimet, kohta 4.

Nuolivalon osalta viitataan ympyrävaloista kertoviin kohtiin 1-3. Tässä kohdassa jää sanomatta selvästi, että nuolivalolla käännyttäessä väistettäviä ei pitäisi olla.

Liite 3, taulukko 1, kohdat 1, 2 ja 22

Onko tarpeen muuttaa merkkiä niin, että päätien osoittavan merkin alaosassa on "väkäset" nykyisen suoran alareunan sijaan? Nykyinen muotoilu on kaikessa yksinkertaisuudessaan selkeämpi.

Liite 3, taulukko 2, kohdat 5 ja 6

Aiemmin voimassa olleessa tieliikennelaissa oli velvollisuus väistää risteyksessä jo olevia ajoneuvoja. Säännöksestä luovuttiin ja nykyisin voimassa olevan lain mukaan merkillä osoitetaan, että risteykseen tulevan ajoneuvon on väistettävä ajoneuvoja ja raitiovaunuja, jotka saapuvat risteykseen risteävältä tieltä tai etuajo-oikeutetun liikenteen suunnasta. Nykyisen lain mukaan risteyksessä oleva väistää etuajo-oikeutettua. Tämä on ollut hyvä ja toimiva sääntö aiempaan verrattuna. Nyt ehdotettu muotoilu muuttaisi tilanteen vanhaan, huonompaan järjestelyyn, jossa risteyksiin nopeimmin ehtivä saa etuajo-oikeuden. Nykyinen muotoilu on selkeämpi.

Liite 3, taulukko 3, kohta 5

Liikennemerkissä on kuvattuna traktori, mutta kielto koskee myös kevyttä nelipyörää. Havainnollisempaa olisi kuvata asia C2-tyyppisellä merkillä, jossa olisi myös mopoauto.

Liite 3, taulukko 3, kohta 17

Kielletty ajosuunta voidaan sallia polkupyöräilijöille. Tämä mahdollistaisi myös yksisuuntaisella kadulla polkupyöräilyn vastavirtaan.

Polkupyöräily yksisuuntaisella tiellä vastavirtaan vaarantaa liikenneturvallisuuden. Tyypillinen onnettomuustilanne yksisuuntaisella ajoradalla aiheutuu, kun pihasta tuleva ajoneuvo ei huomaa väistä tiellä vastakkaiseen suuntaan liikkuvaa, yleensä peruuttavaa ajoneuvoa. Tämä johtuu yksinkertaisesti siitä, että yksisuuntaisella tiellä odotetaan aina liikenteen kulkevan vain yhteen suuntaan, eikä ”väärään” suuntaan kulkevaa laillista liikennettä ankarasta väistämisvelvollisuudesta huolimatta epähuomiossa tarkkailla lainkaan. Polkupyörät ovat vaikeampia havaita erityisesti kadulle peruutettaessa ja niiden valaisinlaitteet ovat usein puutteellisia. Esetetty sääntö lisäisi pyöräilijöiden ja autojen välisiä onnettomuuksia.

Jos polkupyöräily yksisuuntaisella kadulla vastavirtaan kaikesta huolimatta sallitaan, asia pitäisi aina jollain tavoin ilmoittaa myös yksisuuntaista katua käyttävien muiden ajoneuvojen kuljettajille.

Liite 3, taulukko 3, kohta 19

Merkillä on tarkoitus kieltää kääntyminen oikealle ja nykyisestä laista poiketen samalla myös U-käännös. Onko tarpeen kieltää erikseen myös U-käännös vasemmalle kiellettäessä oikealle kääntyminen? U-käännös oikealle ei yleensä ole mahdollinen tai ainakin se on varsin harvinainen. Tarvittaessa tämä voidaan osoittaa erikseen merkillä C20.

Liite 3, taulukko 3, kohdat 28 ja 30

Onko tarpeellista säilyttää moottoripyörän ohitusoikeus? Käytännössä tämä sääntö lienee Jawan aikakaudelta, jolloin moottoripyörä oli autoa hitaampi.

Liite 3, taulukko 3, kohta 43

Koska merkki sallii pysäyttämisen, niin sen kieltomerkin tulisi olla kuten kohdassa 41.

Liite 3, taulukko 3, kohta 48

Luonnoksessa ei ole esitetty tarvetta tai perusteluja sille, missä ja miten nastarenkaiden käyttökieltoa edellyttävää merkkiä tulisi tai voitaisiin käyttää. Tukholmassa on muutama kadunpätkä, jossa tällainen kieltä on voimassa. Saamamme tiedon mukaan sitä ei kuitenkaan valvota juuri mitenkään. Mikäli merkin tarpeelle ei ole nyt erityisiä perusteluja, niin siitä voidaan säätää erikseen, kun kiellon tarpeellisuus tulee arvioitavaksi. Tällä hetkellä kiellolle ei ole olemassa erityisiä perusteluja. Jokaisella kuljettajalla tulee olla oikeus valita itselleen turvallisin rengastyyppejä eikä heidän liikkumistaan tule rajoittaa valinnasta johtuen.

Liite 3, taulukko 5, kohta 1

Suojatien paikka ja etureuna tulisi osoittaa merkillä, kuten tähänkin saakka. Tämä on tärkeää esimerkiksi talvisissa olosuhteissa.

Liite 3, taulukko 5, kohta 3.4

PR on aina tärkeää, mutta P+R ei tässä merkissä ole kovin johdonmukaista ja havainnollistavaa.

Liite 3, taulukko 5, kohta 13

Ovatko erisuuntaiset merkit keskenään vaihtoehtoiset? Nykykäytännön oheen voidaan ottaa myös uusi käytäntö, mutta myös vanha merkitsemistapa on säilytettävä jokaisella yksisuuntaisella tiellä.

Liite 3, taulukko 5, kohta 29

Vetoketjuperiaate on sinänsä hyvä ja toivottava toimintatapa. Ongelmaksi muodostuu kuitenkin se, että mikäli liikennemerkillä ajojärjestystä sekoitetaan, siitä seuraa tulkinnallisia tilanteita kolaritapauksissa vastuukysymyksiä selviteltäessä. Nykyinen järjestely on parempi ja suomalaisetkin oppivat vähitellen vapaaehtoisen vuorotteluperiaatteen käytön ilman tätä liikennemerkkiä ja varsinaiseen ajojärjestykseen puuttumista.

Liite 3, taulukko 8, kohta 23

Pitäisi lukea B5 tai B6.

Liite 3, taulukko 8, kohta 26

Pitäisi lukea tässä laissa (ei asetuksessa).

Liite 4, taulukko 1, kohdat 2-4

Luonnoksessa esitetään keltaisen viivan korvaamista valkoisella viivalla kustannussyillä, kansainvälisellä käytännöllä ja autonomisilla autoilla.

Ristiriitaista luonnoksessa on se, että poikkeavat ajojärjestelyt ja risteysruudukot merkittäisin kuitenkin jatkossa keltaisella paremman havaittavuuden takia.

Ajoneuvojen kyky lukea ja erotella keltaista tai valkoista paranee tekniikan ja optiikan kehittyessä, eikä se ole keskeinen ongelma kuljettajia tukevien järjestelmien kehittämisessä.

Kansainvälinen käytäntö valkoisen maalin käytön suhteen on ymmärrettävä, sillä monissa maissa vain pimeys on ongelma, eikä niissä ole talvisia olosuhteita olemassa välttämättä lainkaan tai ainakin ne ovat huomattavasti harvinaisempia kuin meillä. Keltaisen värin käytöstä ei tulisi luopua. (Liitteenä kuva, jota ei lausuntopalveluun voitu liittää)

Liite 4, taulukko 3, kohta 8

Pyöräilyä ei tulisi sallia yksisuuntaisella tiellä vastavirtaan. Mikäli se sallitaan, siitä ei voi muulle liikenteelle ilmoittaa vain tiemerkinällä. Sillä voidaan kyllä tehostaa asiaa.

Liite 5, taulukko 2, kohta b

Luonnoksen esitys nostaa ns. kevyiden peräkärriin (enintään 750 kg luokittelumassa) ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen 100 km/h:ssa niiden ollessa kytkettyinä henkilöautoon tai pakettiautoon. Muutos on hyvä ja kannatettava. Näiden autojen ja peräkärriin ajo-ominaisuudet ja toiminnallisuus ovat kehittyneet merkittävästi viime vuosina.

Liite 5, taulukko 2, kohta d

Onko niin, että jos kytkee liite 5, taulukko 1, kohtaan d 40 km/h traktoriin tämän kohdan mukaisesti hinattavan ajoneuvon ilman lukkiutumattomia jarruja, niin suurin sallittu nopeus onkin 60 km/h?

Heijastimesta

Luonnoksesta esitetään heijastinpakosta luopumista. Mikäli vaihtoehtoina on heijastinpakosta luopuminen tai sen sanktioiminen ja käyttövelvollisuus valaisemattomalla tiellä, niin sanktiointi on parempi vaihtoehto.

Heijastin, turvaliivit tai heijastavat vaatteet ovat valaisemattomalla tieosuudella henkivakuutus. Niiden käyttämättä jättäminen erityisesti tummiin vaateisiin pukeuduttaessa pimeällä ja sateisella säällä on edesvastuutonta ja on omiaan lisäämään henkilövahinkoja.

Liikennekasvatuksesta

Esityksessä otetaan kantaa siihen, että liikennekasvatus tulisi aloittaa kouluissa mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Tämä on erittäin kannatettava asia. Kaikkien liikenteessä mukana olevien tulisi tuntee liikennesäännöt. Asia korostuu erityisesti nyt kun ajokorttia suorittavien keski-ikä on noussut muun muassa korkeista ajokorttikustannuksista johtuen.

Pakettiautojen ja matkailuajoneuvojen nopeudet

Pakettiautojen ja matkailuajoneuvojen (alle 3500 kg) ajoneuvokohtaisista nopeusrajoituksista luopuminen on hyvä ja kannatettava ehdotus.

Lisäksi

Haluamme kiinnittää lisäksi huomiota seuraaviin asioihin, joita ei ole otettu huomioon tieliikennelakiluonnoksessa.

Talvinopeusrajoitukset

Ehdotuksen mukaan talvirenkaiden käyttö olisi marraskuun alusta maaliskuun loppuun pakollista vain, ”mikäli sää tai keli sitä edellyttää”. Käytännössä se tarkoittaa, että ajoradalla on lunta tai jäätä. Sinänsä esitetty uudistus on kannatettava.

Aivan samalla logiikalla pitäisi täsmentää talvinopeusrajoitusten voimassaoloa. Talvirajoituksen tulisi olla voimassa vain, kun sää tai keli sitä edellyttää. Tällainen muutos motivoisi ajoneuvojen kuljettajia ymmärtämään talvirajoitusten tarpeellisuutta. Samalla rajoitusten noudattaminen todennäköisesti paranisi.

Uudistus voitaisiin toteuttaa yksinkertaisesti kiinteillä nopeusrajoitusliikennemerkeillä. Ylempänä olisi varsinainen rajoitus ja alempana talvirajoitus, jonka alapuolella lisäkilpi, esimerkiksi liukastelevan auton kuva, osoittamassa alemman rajoituksen voimassaolo-olosuhteita. Tämän jälkeen merkkejä ei tarvitsisi vaihtaa syksyin ja keväisin, eikä talvinopeusrajoitusten voimassaoloaikaaja tarvitsisi miettiä. Ne olisivat voimassa aina, kun olosuhteet sitä edellyttävät. Vastaavia järjestelyjä on käytössä eri puolilla Eurooppaa ja siellä ne on todettu toimiviksi.

Joutokäyttökielto

Voimassa olevassa laissa ajoneuvon joutokäyttö on ympäristösyistä rajoitettu lämpötilasta riippuen kahteen tai neljään minuuttiin. Tämä ei välttämättä riitä talviaamuisin riittävän näkyvyyden takaamiseksi ennen liikkeellelähtöä. Tämän vuoksi rajoituksista ei käytännössä paljoa piitata, mikä on liikenneturvallisuuden kannalta myös perusteltua. Joutokäyttörajoitusta tulisi tällaisessa tilanteessa lievittää ja laillistaa vakiintunut käytäntö.

Oikealle kääntyminen punaisten liikennevalojen palaessa

Oikealle kääntyminen punaisista liikennevaloista huolimatta on sallittu monessa maassa. Se sujuvoittaa liikennettä. Tällaisen kääntymisen salliminen Suomessakin olisi tie- ja liikenneolosuhteiden puolesta täysin mahdollista monissa risteyksissä. Esitämme, että kääntyminen punaisen valon palaessa sallittaisiin erillisellä liikennemerkillä, joka edellyttäisi aina pysähtymistä ennen kääntymistä.

Lopuksi

Kokonaisuudessaan luonnokseen sisältyy paljon hyviä uudistuksia, mutta moni asia vaatii laajempaa kokonaisarviointia ja tarkennuksia. Nykyisen tieliikennelain tulkinnassa hankalaksi osoittautuneiden käsitteiden, kuten tie- ja piha-alue, yksityisalue ja suljettu alue, maastoliikenne ja vähäiset tiet tulkinnanvaraisuus ei poistu nyt ehdotetussa uudistuksessa.

Kunnioittavasti,

Pasi Nieminen

Autoliitto Ry

Tolvanen Jukka
Autoliitto ry