Punkt i protokollet PR 127/2017 rd

Plenum

Torsdag 30.11.2017 kl. 16.02—22.05

3. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till vägtrafiklag och till vissa lagar som hänför sig till den

Regeringens proposition RP 180/2017 rd

Remissdebatt

Andre vice talman Arto Satonen: Ärende 3 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet, som grundlagsutskottet och lagutskottet ska lämna utlåtande till.

Debatten om detta ärende förs fram till klockan 19 och vid behov fortsätter debatten efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade. Om debatten avslutas före klockan 19 går vi vidare till nästa ärende på dagordningen, ärende 4.

Debatt

17.02 **Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Käsillämme on hallituksen esitys uudeksi tieliikennelaiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. Tämä on kolmas kerta, kun tieliikennelainsäädännön kokonaisuutta uudistetaan 100-vuotiaassa itsenäisessä Suomessa. Uudella tieliikennelailla pantaisiin osin täytäntöön valtioneuvoston 15. joulukuuta 2016 tekemä periaatepäätös liikenneturvallisuuden parantamisesta.

Tieliikennelaki on koko kansan laki. Se koskee tavalla tai toisella meitä kaikkia. Se on myös yksi luetuimpia lakeja. Sitä käytetään liikennekasvatuksessa ja liikenneopetuksessa, autokouluissa, peruskouluissa ja päiväkodeissa. Liikenne- ja viestintäministeriöön saapuvien kansalaisviestien perusteella lakia luetaan runsaasti kodeissa ja työpaikoilla.

Turvallisuudentunne syntyy arjessamme. Kyse on siitä, millä tavalla aistimme ja koemme lähiympäristöämme. Turvallisuus on henkilökohtainen asia, jokaiselle jotakin hieman erilaista. Selvää on, että liikkumisen turvallisuus on tämän tunteen kannalta hyvin tärkeällä paikalla. Erityisen tärkeää se on heikommassa asemassa oleville, lapsille, vammaisille ja ikääntyneille. Liikenteen sääntöjärjestelmä on muodostettu heikoimpien ehdoilla. Tästä periaatteesta on pidetty tiukasti kiinni myös uutta tieliikennelainsäädäntöä valmisteltaessa. Uusi tieliikennelaki on valmisteltu laajasti eri tienkäyttäjäryhmien tarpeita huomioon ottaen. Valmistelussa on ollut mukana eri ministeriöiden ja viranomaisten lisäksi liikennealan kansalaisjärjestöjä ja yhdistyksiä, yhteensä yli 70 alan asiantuntijaa. Lapsilla ja nuorilla on ollut valmistelussa erityinen rooli Nuorten ääni liikenneturvallisuudelle -hankkeen myötä. Hankkeeseen osallistui 13 kummikoulua ympäri Suomen. Hallituksen esitysluonnos oli viime keväänä laajalla lausuntokierroksella, jonka päätteeksi saatiin lausunto 170 taholta.

Punkt i protokollet PR 127/2017 rd

Uusi tieliikennelaki kokoaa yhteen liikenteessä käyttäytymistä koskevan lainsäädännön. Laissa säädettäisiin yleisistä periaatteista, liikennesäännöistä, liikenteen ohjauksesta mukaan lukien liikennevalot ja liikennemerkit, ajoneuvojen käytöstä sekä liikennevirhemaksusta ja sen järjestelmästä. Lainsäädännöstä poistettaisiin tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia ja se saatettaisiin johdonmukaiseksi kokonaisuudeksi perustuslakimme, EU-lainsäädäntö ja kansainväliset tieliikenteen velvoitteet huomioon ottaen.

Uudessa tieliikennelaissa erottuu perussääntelyn joukosta kaksi trendiä. Yhtäältä esityksellä halutaan lisätä jokaisen tienkäyttäjän omaa vastuuta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Toisaalta esityksessä varaudutaan liikenteen teknologiseen kehitykseen, kuten automaatioon ja tiedon hyödyntämisen tarpeisiin. Tieliikennelainsäädäntöä onkin uudistettu 2020-luvun hengessä tulevaisuuden tarpeet huomion ottaen. Tehtävä ei ole lainsäädäntötasolla yksinkertainen, koska tulevaisuutta on hankala ennustaa. Laki voi kuitenkin mahdollistaa. Tärkeää on se, että kehitystä jarruttavaa lainsäädäntöä puretaan eikä uutta kehitystä jarruttavaa lainsäädäntöä luoda tilalle.

Esitys sisältää merkittävän kriminaalipoliittisen ehdotuksen, joka on valmisteltu perusteellisesti yhteistoiminnassa oikeusministeriön ja sisäministeriön kanssa. Tieliikenteen vähäisten rikkomusten kontrollissa luovuttaisiin rikosoikeuden käyttämisestä. Se tarkoittaisi käytännössä, että Suomessa tehtäisiin vuosittain satojatuhansia rikoksia vähemmän kuin nykyisin. Rikkomukset siirtyisivät käsiteltäväksi hallinnollisen sanktiojärjestelmän piirissä. Hallituksen näkemys on, että rikosoikeus tulee jättää vakavampia oikeudenloukkauksia varten. Esityksen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta säätämällä tienkäyttäjille selkeät liikennesäännöt, joiden noudattamista varmistaa lain tehokas valvonta ja siihen pohjautuva kiinnijäämisriski.

Tämä laki ei tuo nollatoleranssia ylinopeuksiin, koska kaikki ylinopeudet ovat jo tänä päivänä rangaistavia rikoslain tai rikesakkorikkomuksista annetun lain mukaan. Laki ei ota kantaa siihen, miten poliisi lakia valvoo ja millaisia teknisiä toleransseja nopeusvalvonnassaan käyttää. Ne ratkaistaan poliisin sisäisissä ohjeissa. Tällä lailla ei ylinopeusvalvonnasta tehdä rahastusautomaattia. Hallitus päinvastoin esittää kaikkein pienimpien ylinopeuksien osalta virhemaksua pienennettäväksi. Pienin ylinopeussakko putoaisi nykyisestä 140 eurosta 50 euroon. Hallitus myös pyrkii kohtuullistamaan kaikkia pienimmistä ylinopeuksista ja vähäisimmistä rikkeistä koituvia seuraamuksia siten, ettei kolmesta tai neljästä lievästä ylinopeudesta enää seuraisi ajokieltoa. Ajokieltoon kuitenkin määrättäisiin kuten ennenkin, jos liikennerikkeellä on vaarannettu liikenneturvallisuutta.

Esitetyllä lailla varmistetaan myös riittävät oikeusturvakeinot. Tienkäyttäjän oikeusturva ei heikkene, päinvastoin. Uudessa menettelyssä muutoksenhaku yksinkertaistuu ja nopeutuu. Poliisia voi vaatia oikaisemaan väärin määrätyn virhemaksun, ja poliisin kielteisestä päätöksestä voi valittaa hallinto-oikeuteen, jos ajoneuvon omistaja tai haltija kiistää ajaneensa ajoneuvolla rikkomuksentekohetkellä. Vastaava menettely on käytössä esimerkiksi pysäköintivirhemaksuissa. Asiat voi jatkossa hoitaa kirjeellä tai sähköpostilla, eikä kenenkään tarvitsisi enää lähteä hoitamaan asiaansa kymmenien kilometrien päähän käräjille. Siksi ehdotettava muutos tienkäyttäjän todistustaakkaan ei ole käytännössä merkittävä, koska tänä päivänä rikesakkomääräyksen saaneen tulee kiistää asiansa käräjäoikeuteen.

Virhemaksumenettely ja siihen liittyvät oikeussuojakeinot on varmistettu hyvässä yhteistyössä oikeusministeriön ja sisäministeriön sekä eri ministeriöiden virkamiesten kanssa. Myös oikeudellisten asiantuntijoiden esille ottamat seikat, esimerkiksi esityksen perustuslainmukaisuus, on tarkasti otettu huomioon esityksen valmistelun aikana.

Punkt i protokollet PR 127/2017 rd

Esitettävä uusi tieliikennelaki sisältää hyvin paljon muutakin tärkeää kuin sääntöjen valvonnan ja rikkomuksista määrättäviä sanktioita. Uuden lainsäädännön tavoitteena on saada tienkäyttäjät toimimaan mahdollisimman yhdenmukaisesti ja ennakoitavasti. Turvallinen, sujuva ja sen myötä ekologinen liikenne edellyttävät, että tienkäyttäjät tuntevat riittävässä määrin tieliikenteen pelisäännöt ja ymmärtävät niiden tarkoituksen. Kun tienkäyttäjä ymmärtää ja mieltää säännöt oikein, on helpompi niitä noudattaa.

Esitys uudeksi tieliikennelaiksi sisältää uudet tieliikenteen periaatteet. Kaikkia tienkäyttäjiä koskeva ennakointi- ja varovaisuusvelvollisuus nostettaisiin lain tasolle. Kyse on tällöin muun muassa siitä, että heikompaa tienkäyttäjää lähestyttäessä on ennakoitava ja noudatettava varovaisuutta. Erityinen huomio on kiinnitettävä lapseen, vanhukseen, vammaiseen tai muuhun henkilöön, jolla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä.

Jalan kulkemista koskevista uusista säännöksistä voi mainita tässä esimerkiksi sen, että jalankulkijan olisi tulevaisuudessa käytettävä tien ylitykseen ali- tai ylikulkua, jos sellainen olisi lähellä. Jalankulkijan heijastimenkäyttösuositus sisällytettäisiin edelleen lakiin.

Esityksessä on monia toimia, joilla polkupyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta voidaan kunnissa edistää. Esimerkiksi liikennemerkeillä olisi mahdollista jatkossa osoittaa erityinen pyöräkatu, jolla autoilijan tulisi antaa esteetön kulku pyöräilijälle ja sovittaa nopeutensa pyöräilyliikenteen mukaiseksi. Uusilla liikennemerkeillä ja tiemerkinnöillä voitaisiin jatkossa myös selkeyttää esimerkiksi väistämisvelvollisuutta pyörätien ylityspaikassa ja mahdollistaa pyöräilijälle turvallisempi etuajo-oikeutettu tien ylittäminen. Uutta liikennemerkkiä käyttämällä voitaisiin sallia myös kaksisuuntainen pyöräily joillakin yksittäisillä yksisuuntaisilla kaduilla. Pyöräilijöitä suojeltaisiin tarkennetulla säännöllä, jonka mukaan jalkakäytävän tai pyörätien ylittävän ajoneuvon olisi väistettävä pyöräilijää sekä jalkakäytävän tai pyörätien takana olevan ajoradan liikennettä. Laissa lievennettäisiin pyöräilijän velvoitetta käyttää tien vasemmalla puolella olevaa pyörätietä, mikä joustavoittaisi reittisuunnittelua ja mahdollistaisi lyhyemmät pyöräilyreitit. Tieliikennelaki jättää kunnille myös erittäin hyvät mahdollisuudet sovittaa kaduilleen sallitut ajonopeudet siten, että alueelliset liikenneolosuhteet voidaan huomioida liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta järkevästi.

Ajoneuvolla ajamisen uusista säännöistä mainitsen esimerkkinä mahdollisuuden poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen muuta liikennettä vaarantamatta ja haittaamatta, jos risteävällä ajoradalla on kaksi tai useampia kaistoja. Kaupunkien keskustassa pysäköintiä helpotettaisiin siten, että ajoneuvon saisi pysäköidä taajamassa kulkusuunnassa myös vasemmalle puolelle tietä, jos se tapahtuisi muita tienkäyttäjiä vaarantamatta ja haittaamatta.

Liikenteen ohjauslaitteiden asettamiseen liittyvää päätöksentekoa täsmennettäisiin. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että kaikki liikennevaloja, liikennemerkkejä ja tiemerkintöjä koskevat säännöt nostettaisiin lain tasolle. Uusia liikennemerkkejä olisi reilu 20. Keltainen sulkuviiva muuttuisi meillä viimeisenä EU-valtiona valkoiseksi. Valkoisen värin heijastavuus ja näkyvyys on parempi, etenkin märkänä. Keltaista väriä on myös vaikea tunnistaa keltaiseksi pimeällä. Automaation edistymisen kannalta tärkeä uudistus on se, että liikennemerkkien ja muiden liikenteen ohjauslaitteiden asettamista koskeva päätös velvoitettaisiin toimittamaan Liikennevirastolle. Tämä varmistaa sen, että ohjauslaitteita koskevaa paikkatietoa on mahdollista hyödyntää automaattisessa ajamisessa ja automaattisen liikenteen turvallisuuden varmistamisessa.

Myös ajoneuvon käyttöä koskevat säännöt nostettaisiin asetuksista lain tasolle. Tämä tarkoittaisi muun muassa, että taksinkuljettajalle säädettäisiin turvavyön käyttövelvollisuus. Myös traktorinkuljettajalle säädettäisiin velvoite käyttää turvavyötä, jos sellainen olisi traktoriin asennettu eikä vyön käyttö haittaisi traktorilla tapahtuvaa työskentelyä. Viestintävälineiden käyttöä ajon aikana tarkennettaisiin.

Marraskuusta maaliskuuhun olisi käytettävä talvirenkaita silloin, kun sää tai keli sitä edellyttäisi. Tällaisella säällä tai kelillä tarkoitettaisiin tieolosuhteita, joissa alueen tieverkolla olisi tarve käyttää talvirenkaita olemassa olevan tai mahdollisen liukkauden vuoksi. Liikenteenvalvoja määrittelisi yksittäistapauksessa, olisiko olosuhde sellainen, että talvirengasta olisi käytettävä. Uuden sääntelyn tarkoituksena olisi kohdentaa talvirengasvaatimus olosuhteisiin, jossa talvirenkaiden käytöstä on hyötyä. Uudella sääntelymallilla vältettäisiin tilanteet, joissa esimerkiksi Etelä-Suomessa joulukuussa voisi olosuhteiden perusteella käyttää kesärenkaita mutta voimassa oleva säännös kieltäisi niiden käytön. Muutos voisi parantaa liikenneturvallisuutta tilanteissa, joissa maalis- tai marraskuussa keli edellyttäisi talvirenkaiden käyttöä mutta joissa nykysäännösten mukaan voisi käyttää kesärenkaita. Esitettävän muutoksen ei arvioida johtavan merkittäviin muutoksiin suomalaisten autoilijoiden talvirenkaiden käytössä, ja tällainen sääntely on käytössä useassa eurooppalaisessa maassa, jossa koetaan talvikelejä.

Pakettiauton ja matkailuauton ajoneuvokohtaisista nopeusrajoituksista luovuttaisiin. Nykyisin rajoitus on ajoneuvotyypistä riippuen 80—100 kilometriä tunnissa. Alle 750 kilon keskiakseliperävaunun vetonopeus nostettaisiin 100 kilometriin tunnissa.

Lakiin sisältyy useita siirtymäsäännöksiä, joilla varmistettaisiin se, että uudet liikennemerkit ja tiemerkit olisi mahdollista asentaa ilman kohtuuttomia kustannuksia tienpitäjille. Siirtymäajat vaihtelisivat 2 vuodesta 10 vuoteen.

Arvoisa puhemies! Edellä kuvatut ovat esimerkkejä erittäin suuresta ja tärkeästä lakiuudistuksesta. Nyt on mahdollisuus keskustella liikenneturvallisuudesta, liikennesäännöistä, liikenteen sujuvuudesta, ajoneuvoliikenteen automaatiosta ja liikenteen vaikutuksesta ilmastonmuutokseen sekä joukkoliikenteen ja pyöräilyn houkuttelevuuden ja turvallisuuden lisäämisestä. Hallituksen lähtökohtana tieliikennelain uudistuksessa on liikenneturvallisuuden, liikenteen sujuvuuden ja ympäristön kannalta paras mahdollinen kestävä liikenne tulevaisuutta varten.

Arvoisa puhemies! Toivon, että hallituksen esitys saa myönteisen vastaanoton täällä eduskunnassa. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ja nyt on mahdollisuus pyytää vastauspuheenvuoroja.

17.17 **Mikko Alatalo kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Totta kai liikenteen sääntöjä on hyvä noudattaa ja liikenneturvallisuutta edistää, mutta on erittäin hyvä, että pienimpiä ylinopeussakkoja joustetaan alaspäin, se on hyvä asia ja myös se, että välttämättä ajokieltoa ei seuraa kolmesta neljästä pienestä rikkeestä. Tämä on erityisesti ammattikuljettajille ollut ikävä asia, on voinut menettää jopa elinkeinonsa tämän takia. Monestihan saattaa olla hyvinkin pienestä rikkeestä kyse. Eli tässä on minusta ihan hyvä asia se, että on annettu joustoa, mutta toki ammatti-ihmistenkin täytyy sääntöjä noudattaa. Poliisihallitus vahvisti tänään, ettei poliisi jatkossakaan puutu ylinopeuteen, jota on 1 kilometriä tunnissa — hyvä, että tämä eräiden lehtien uutisankka ammuttiin alas — ja näin ei

vain tuijoteta mittariin vaan keskitytään siihen ajamiseen ja liikenteeseen, ja nimenomaan silloin ei tule pelko monista alinopeuksista, koska liikenteen sujuvuus olisi tärkeää.

Se on myös hyvä, että nämä eräät autoryhmät pääsevät nyt sitten tähän, että voivat myös ajaa nopeusrajoitusten mukaan, jolloin ei tule ohituspakkoa, [Puhemies koputtaa] koska ne ovat vaaratilanteita.

17.18 **Jukka Kopra kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tätä esitystä on valmisteltu pitkään ja on myös pitkään odotettu tänne eduskuntaan, ja on hyvä, että se vihdoin on tänne annettu. Lain tarkoitus on nykyaikaistaa ja sujuvoittaa tätä säädöskokoelmaa ja varautua myös liikenteen kehitykseen, automaatioon ja digitalisaatioon.

Täällä on paljon puhetta ollut siirtymisestä rikesakkojärjestelmästä liikennevirhemaksuun, ja pidän esitystä tältä osin erittäin hyvänä. Pienistä rikkeistä rangaistus olisi pienempi, ihminen ei menettäisi ajokorttia niin helposti ja niin edelleen. Kuten edustaja Alatalokin toi esiin, tässä on ehdottomasti pidettävä huoli siitä, että poliisin harkinta siellä liikenteessä säilyy, ettei 1, 2, 3, 4, muutaman kilometrin ylinopeuksista sakkoa anneta, vaan silloin mennään joko huomautuksella tai muulla menettelyllä ja sitten rahalliset sanktiot tulevat rankemmista ylinopeuksista. [Puhemies koputtaa] Tältä osin tätä esitystä voi kyllä hyvin kannattaa. Se täytyy tietysti täällä läpikotaisin perata valiokuntakäsittelyssä ja sitten viedä eteenpäin.

17.19 **Katja Taimela sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Itseäni hiukan huolestuttaa tässä lakiesityksessä se, että siirrytään niin vahvasti tähän automaattiseen liikenteenvalvontaan ja sitä kautta ehkä unohdetaan poliisityövoima ja valvonta, jota joka tapauksessa tuolla liikenteessä täytyy myös näkyä, koska sillä on merkittävä vaikutus meidän liikennekäyttäytymiseemme, ja toisaalta edelleenkään nämä automaattiset kamerat eivät näe sitä, mitä tapahtuu ajoneuvon kunnon kohdalla tai onko ajoneuvon kuljettaja päihteiden vaikutuksen alaisena tai millainen on kuljettajan ajoterveys, muun muassa. Elikkä sinänsä liikenteenvalvonnan lisääntyminen, automaattinen sellainen, on tervetullutta siinä kohtaa, jos se tapahtuu sellaisissa paikoissa, joissa on tämmöisiä erityispiirteitä — on kouluja, päiväkoteja, taajama-alueita — mutta jos siitä on syntymässä sellainen, että sitä käytetään tarkoituksenhakuisina sakkorysinä paikoissa, joissa hyvin pienillä liikennerikkomuksilla sitten taas on vähäiset vaikutukset liikenneturvallisuuteen, niin silloin ollaan tavallaan [Puhemies koputtaa] liikenneturvallisuuden nimissä minun melestäni hakoteillä.

17.21 **Jyrki Kasvi vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä on laaja ja tärkeä esitys, mutta haluaisin silti kiinnittää huomiota kysymykseen, jonka se pääasiassa sivuuttaa. Hallituksen esityksessä pyörätien jatketta koskevat väistämissäännöt pysyvät pääasiassa ennallaan. Väistämissääntöjä on vaikea hahmottaa, ja Liikenneturvan mukaan vain kolmasosa suomalaisista hallitsee nykyiset säännökset. Niitä tulisikin ehdottomasti selkeyttää. Erilaisia pyöräilijän risteystilanteita on tällä hetkellä peräti 123 kappaletta — kuka tässä salissa voi väittää tuntevansa edes puolet niistä? Tilanne on sekava ja vaarallinen. Vaikka pääsääntönä on, että pyöräilijä väistää, käytännössä useimmissa risteyksissä väistämisvelvollisuus onkin autoilijalla. Itse väistän varmuuden vuoksi aina pyöräilijää, jos vain huomaan hänet, koska haluan olla varma. Aivan liian moni pyöräilijä on kuitenkin vaikea huomata, koska tämä ajaa hämärässäkin ilman valoja.

17.22 **Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tämä on todellakin kaivattu uudistus, mitä hallitus tähän tekee, ja jo pelkästään tämä paksu nippu osoittaa, että tehdään erittäin merkittävää uudistusta.

Haluaisin itsekin kiinnittää huomiota tässä alkukeskustelussa tähän ajokieltojärjestelmään, mikä on viime päivinä noussut uutisissa. Siinähän ministeri ansiokkaasti kertoi meille, mitä on tapahtumassa, ja toivonkin, että poliisi ei muuta tätä nykykäytäntöä vaan jatketaan tällä hyvällä poliisin käytännöllä.

Ajokorttiuudistus on toinen asia, mikä tässä nousee myös keskusteluun, ja siinä tämä opetuslupien helppous ja niiden saatavuus on tietenkin tärkeä asia. On syytä kuitenkin kiinnittää huomiota siihen, että saataisiin hyvätasoisia kuljettajia liikenteeseen, jotta liikenteen turvallisuus ja tämmöiset asiat nousevat niille kuuluvaan asemaan, koska liikenneturvallisuuden pitää lähtökohtaisesti olla kaikkein tärkein asia tämän uudistuksen taustalla.

17.23 **Jari Ronkainen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksessä on hyviäkin elementtejä, mutta huolta esityksessä kuitenkin herättää julkisuudessakin paljon puhuttu liikennevirhemaksu erityisesti ylinopeustilanteissa. Kansalaisten keskuudessa keskustellaan vilkkaasti siitä, että jo 1—5 kilometrin ylinopeus voisi johtaa 50:n... [Välihuutoja — Eduskunnasta: Ei pidä paikkaansa!] — No, saanko minä jatkaa? — Ministeri Berner, olette useaan kertaan ottanut kantaa tähän asiaan, ja laki kieltää ylinopeuden jo nyt, mutta puuttumiskynnyksestä päättää Poliisihallitus sisäisellä ohjeistuksellaan. Ollaan varsin eriskummallisessa tilanteessa, jos me lainsäätäjät eduskunnassa säädämme lakeja ja samaan hengenvetoon toivomme, ettei poliisi puuttuisi niiden rikkomiseen. Erikoista on myös se, että lain toimenpideviranomaisella, lähinnä siis poliisilla, on harkintavalta lakiin nähden. Eikö lakien tulisi olla velvoittavia, jotta niitä noudatettaisiin?

17.24 **Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edelliseen puheenvuoroon liittyen on erittäin hyvä todeta se, että Poliisihallitus on tänään kirjelmöinyt, että poliisi ei puutu jatkossakaan 1 kilometrin ylinopeuksiin. Pannaan merkille tämä asia.

Mutta kaiken kaikkiaan tämä tieliikennelain uudistus, lakiuudistus, on erittäin iso asia, ja sen osoittaa jo tuo iso, paksu kirja, mikä meillä on esissä. Sen tavoitteena on sujuvoittaa säädöksiä ja purkaa vanhentuneita normeja, turvata liikenteen sujuvuus ja turvallisuus sekä koota liikenteessä käyttäytymistä koskeva lainsäädäntö selkeäksi kokonaisuudeksi. Vuodelta 1981 olevaa lakia on aikanaan paikattu monella tavoin, ja nyt saadaan kokonaisuus selkeäksi.

Itsestäni on hyvä, että polkupyöräilyssä kypäräsuositus säilyy ja samoin myöskin heijastimien käyttö säilyy. Itseäni hieman askarruttaa vielä, täytyy todeta, tuo keltaisten sulkuviivojen muuttuminen valkoisiksi. [Puhemies koputtaa] Sitä täytyy myös valiokunnassa kysellä.

17.25 **Jari Myllykoski vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hyvää tässä on juuri se, että nyt poliisilla on harkinta puuttumiskynnyksessä. Toivottavasti tämä on kädenojennus ammattiautoilijoille ja myös ammatikseen autoa ajaville kuljettajille, sillä tällä hetkellä olemme siinä kohtuuttomassa tilanteessa, että ammatikseen autoa kuljettava henkilö, joka tuomitaan ajokieltoon, menettää työnsä joksikin aikaa eli sen ajokiellon ajaksi, ja tällä hetkellä häntä rankaistaan vielä toisella konstilla, eli kun hän ei ole töissä, hän ei ole myöskään oikeutettu ansiopäivärahaan. Eli tässä lainvalmistelun yhteydessä tulisi erityi-

sesti kiinnittää siihen huomiota, että mahdollistamme myös ammattilaisten autolla ajamisen ja yrittäjille ansion säilyttämisen.

17.26 **Mats Löfström r** (vastauspuheenvuoro): Värderade herr talman! Tack till ministern för den goda presentationen. Svenska riksdagsgruppen och jag ser fram emot att arbeta med lagförslaget.

Det är ett stort paket som reglerar också bland annat maximala längder för lastbilskombinationer. Enligt lagförslaget ska fordonskombinationer längre än 25,25 meter, som inte klassas som specialtransport, fortsättningsvis vara olagliga för fritt bruk i Finland. Denna bestämmelse är oförändrad från tidigare lagstiftning. För tillfället beviljar dock Trafiksäkerhetsverket Trafi individuella undantagstillstånd i specialfall på förutbestämda rutter. Enligt min information har utfallen från dessa undantagstillstånd varit mycket positiva, och det är bra för både miljön och konkurrenskraften att man kan transportera större mängder varor med samma lastbilar. Jag vill därför fråga ministern här, när hon är på plats: har man resonerat kring dessa saker — att tillåta längre lastbilskombinationer på vägarna — när man har berett lagförslaget?

17.28 **Markku Eestilä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Lakia kun säädetään, niin oikeuden ja kohtuuden pitäisi aina olla se perimmäinen syy, minkä takia laki säädetään. Kyllä minä olen itse kuusi ja puoli vuotta nyt odottanut, ja tämä on kyllä, arvoisa ministeri, ilon päivä, että vihdoin tämä oikeus ja kohtuus voittaa, sillä onhan tämä ollut suuri vääryys, että ihmiset, jotka ovat olemattomista pienistä rikkeistä saaneet kolme tai neljä huomautusta, rikesakkoa, vuoden tai kahden aikana, ovat menettäneet korttinsa, ja kuten edustaja Myllykoski sanoi, ihmiset, jotka ovat sitten vielä työssään kärsineet monella eri tavalla. Tämä on erinomainen asia, ja itse haluan myös korostaa sitä, että koska autolla ajetaan ja liikenteessä pitää aina olla pienet joustot ja tilannenopeus, niin on todella epäoikeudenmukaista, jos joku edes esittää, että 1—6 kilometrin ylityksistä annetaan rahallinen sanktio. Minun mielestäni eduskunnan pitää pitää huoli siitä, että tämä vääryys ei toteudu, koska nimenomaan ajamista ei voi panna niin, että on just sama kilometri, on yläja alamäkiä, erilaisia liukkauksia ja muita. Toivon, että tästä pidetään lainsäädännöllä huoli, vaikka se poliisin toimivaltaan kuuluukin.

17.29 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tähän jatkoksi: Nythän tuossa lakiesityksessä on nimenomaan kirjattu nämä 1—6 kilometriäkin. Ehkä valiokuntatyöskentelyssä sitten jatkovalmistelussa pystymme tämän epäkohdan poistamaan.

Paljon hyvää tässä esityksessä on, varmasti kiittämisen aihetta, mutta erityisesti kiinnittäisin itse huomiota tähän kriminaalipoliittiseen muutokseen. Meillä Suomessa lainsäädäntö lähtee ajatuksesta, että olet syytön, kunnes toisin todistetaan. Nyt tämä käänteinen todistustaakka osoittaa, että olet syyllinen, ennen kuin toisin näytät. Tämä on asia, mikä varmasti täytyy erittäin tarkoin perätä tuossa valmistelussa liikenne- ja viestintävaliokunnassa, mutta varmasti tämä tulee myös lakivaliokuntaan lausunnolle.

Liikennevirhemaksujen osalta ajatukset nousevat myöskin tähän ehkäisyarviointiin tai ehkäisyvaatimukseen: ovatko nämä liikennevirhemaksut riittävän ehkäiseviä ihmisten tuloeroihin liittyen. [Puhemies koputtaa] Isotuloisille voi kysymys olla yhden päivän palkasta.

17.31 **Antero Laukkanen kd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tämä on hieno päivä. Kun on Anteron päivä ja sitten tulee vielä tämä hieno esitys, [Naurua] niin eihän tämä paremmin voi mennä.

Kaikesta huolimatta hieman olisin toivonut rohkeutta erityisesti näiden yleisnopeusrajoitusten osalta, että olisimme rohjenneet nostaa nopeusrajoitukset 80:stä 90:een ja 100:sta 110:een nyt, kun tietkin ovat paremmassa kunnossa, kun hallitus on antanut niihin lisärahaa. [Eduskunnasta: Hyvä!] Mikään ei ole niin rasittavaa kuin se, että hyvällä tiellä lähes yksin ajaa useita satoja kilometrejä vain peltipoliisit seuranaan kahdeksaakymppiä. Autolla ei pysty edes ylintä vaihdetta käyttämään, ettei moottori hajoa.

Toinen asia on sitten, että tämä poliisin fyysinen läsnäolo vähenee todella paljon. Pohdin sitä, onko tämä hyvä suunta. Kovasti tykkäämme näistä peltipoliiseista, kun olemme luonteeltamme yksin viihtyviä, mutta kyllä se poliisikin siellä paikalla [Puhemies koputtaa] välillä olisi hyvä.

17.32 **Eeva-Maria Maijala kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tieliikennelaki koskettaa lähes jokaista suomalaista joka päivä. Tätä onkin nyt valmisteltu monta vuotta, ja olen todella tyytyväinen, että tämä nyt saatiin, sillä tuli todella tarpeeseen tämä laki. Olemme myöskin tämän alan kansanedustajina varsinkin keskustan ryhmässä hioneet tätä aika monta kertaa, ja kyllä me olemme tänne kätemme jäljet saaneet, elikkä niitä viestejä, joita on kentältä tullut, on kyllä saatu tähän lakiin hyvin matkaan. Kiitoksia kaikille, jotka ovat osallistuneet tähän valmisteluun.

Yksi asia, mikä ei vielä ole tullut vahvasti esille, on tuo talvirengaspakkoasia. Se keskustelutti todella paljon, ja ainakin minulla nousi niskavillat pystyyn: eikö se olisi muka pakko. Mutta nyt sitten on ehdottomasti parempi, että siihen tuli se, että se on olosuhteiden mukaisesti, sillä nykyään se on ainoastaan joulu-helmikuu. Nyt Lapissa on loka- ja marraskuussa tapahtunut todella paljon ulkomaisten rekkojen ulosajoja syynä se, että niiden ei ole tarvinnut vielä käyttää talvirenkaita. Jatkossa niiden pitää käyttää talvirenkaita, koska on pysyvä talvi.

17.33 **Jani Mäkelä ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minäkin haluan nostaa esiin tämän liikennevirhemaksun, joka on herättänyt laajalti huolta kansalaisissa. Huolen ymmärtää siinä mielessä, että autoilija on valtion lypsylehmä: 8 miljardia otetaan ja teihin laitetaan 2 miljardia takaisin. Nyt hallitus ja ministeriöt väittävät, ettei sakotuskynnys muutu pienten ylinopeuksien osalta. Kuinka te voitte taata, että näin todella on? Todellako vaikkapa peltipoliisin keräämät pienet ylinopeudet eivät muutu virhemaksuiksi huomautuksen sijaan? Tämä on tärkeää, koska nämä pienet ylitykset voivat johtua mittarivirheistä, vahingoista tai ajotilanteista eikä näiden kyttääminen suinkaan paranna liikenneturvallisuutta vaan lähinnä huonontaa sitä.

17.34 **Mika Kari sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tämä tieliikennelain uudistus lähtee ensi lehdiltään siitä, että lisätään liikenneturvallisuutta ja joustavuutta ja vähennetään liikenteen ympäristölle tuottamaa taakkaa. Hienoja tavoitteita, mutta voi kysyä, toteutuvatko ne tavoitteet liikenteen joustavuuden lisäämisen kautta, ja uskaltaisin sanoa, että eivät kaikilta osin. Myös Liikenneturva omassa lausunnossaan toteaa saman, eli paljon hallituksen esityksessä jää nyt valiokunnan vastuulle, ja toivottavasti valiokunta esitystä viisaammaksi tekee.

Haluan nostaa esiin yhden asian. Se on automaattinen liikenteen valvonta. Hallintovaliokunnan jäsenenä olen jo seitsemän vuoden ajan seurannut tätä huolestuttavaa kehitystä, että maamme tiet täytetään näillä kameravalvonnoilla: tolpilla, kylmillä peltipoliiseilla. Ajatus on varmasti hieno, jos yritetään nopeuksia laskea, mutta yksikään tolppa ei seuraa sitä liikennevirtaa, ei puhalluta, ei katso ajokuntoa, ei tarkasta ajoneuvojen kuntoa eikä myöskään kuljettajan kuntoa. [Puhemies koputtaa] Pitäisikö, ministeri, vihdoin ja viimein tehdä näistä tolpista näkyvät? Maalata ne kunnollisilla väreillä, että ihmiset tietäisivät, missä ne vaaran paikat tieliikenteessä ovat?

17.35 **Kari Kulmala sin** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Näistä pienistä ylinopeuksista hieman haluan kommentoida. On selvää, että ylinopeutta ei saa ajaa, mutta meillä on kolmiportainen oikeuslaitos. Näkisin hyvänä, että jos esimerkiksi pienestä ylinopeudesta, esimerkiksi 6 kilometrin ylinopeudesta, henkilö valittaisi oikeuteen, niin sieltä sitten saisi aikanaan lainvoimaisen tuomion, ja oikeushan sen lopulta katsoo, mikä teko tulee tuomita sakolla ja mikä menee huomautuksella.

17.36 **Olli-Poika Parviainen vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Lakiesityksessä on paljon hyvää, mutta on myöskin sellaisia asioita, joita me vihreät jäämme kaipaamaan, ja yksi tällainen asia on se, että me olisimme mielellämme kyllä nähneet taajamien yleisrajoituksen laskemisen nykyisestä. Esimerkiksi kävelevien ja pyöräilevien lasten onnettomuusriski on neljänkympin ja viidenkympin rajoitusalueella 3—5-kertainen verrattuna kolmenkympin rajoitusalueisiin. Muutos, jossa vähentäisimme nopeuksia taajamissa, vaikuttaisi siis liikennekäyttäytymiseen ja ajatukseen sopivasta nopeudesta kotikadulla. Esimerkiksi Helsingin kaupungin mukaan tällainen muutos vähentäisi myös päästöjä neljänneksen verran tasaisemman ajotavan vuoksi.

On myös hyvä muistaa, että jos taajamien yleisrajoitusta laskettaisiin, niin voisi suunnittelija edelleen tehdä yli 30 kilometriä tunnissa olevia nopeusrajoituksia väylille, kunhan ne perusteltaisiin tarkemmin. Tämä ei tarkoittaisi sitä, että kaikilta väyliltä pitäisi pudottaa nopeudet kolmeenkymppiin, mutta se muuttaisi liikennekulttuuria kaupungissa. Kysyisin ministeriltä: onko tällaista harkittu?

17.37 **Lasse Hautala kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tämä tieliikennelakiuudistus on pitkään odotettu, iso kokonaisuus. Olin tietysti harmissani alkuviikosta, kun tiedotusvälineet uutisoivat tästä vain ja ainoastaan sen, että heti 1 kilometrin jälkeen tulee liikennevirhemaksu. Tämähän ei sinänsä poista nykyistäkään käytäntöä: nykyisenkin lain mukaan yli 1 kilometrin ylinopeudesta voi saada rangaistuksen. Mutta kuten poliisi on tänään vahvistanut, niin jatkuu se käytäntö, mikä tälläkin hetkellä näissä on.

Itsekin kiinnittäisin huomiota näitten sulkuviivojen väriin, elikkä nyt kun on lähdetty siitä, että ne muuttuisivat valkoisiksi, niin kyllä tämä talvikausi on semmoinen aika, jolloinka keltainen viiva sieltä paljon paremmin erottuu.

Hyvin myönteistä on myös se, että kevyitä perävaunuja voidaan sitten kesäaikana vetää 100 kilometrin tuntinopeudella, koska se sujuvoittaa entisestään liikennettä ja koska kesäaikana usein kevyitä peräkärryjä on liikenteessä paljon enemmän.

17.38 **Teuvo Hakkarainen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensimmäisenä tuohon voi sanoa, että sakko. Se nimittäin tulee aika herkästi liikenteessä olemattomista

rikkeistä, niin kuin Eestilä ja Myllykoski ovat sanoneet. Käytännön esimerkkejä: Talvella meillä on metri routaa tien päällä. Silloin tulee poliisi ja lyö nappulat puuauton alle ja varma sakko. Yksi tukki etuvaunussa ylikuormaa, niin lappu käteen ja vielä kaksoisrangaistus siitä tulee auton omistajallekin. [Kari Kulmala: Hallinnollinen toimenpide!] Tämä on EU-lainsäädännön vastaista. Sitten vielä ohituskaistoilla ainakin Keski-Suomessa on semmoinen tapa, että kun tulee ohituskaista, niin siinä on se nopeudenvalvonta, missä pitäisi päästä ohitse ja liikenteen sujua. Siellä ollaan rahaa keräämässä. Eikö sen sakon voisi laittaa niin, että se, joka 100 000 ajaa vuodessa, laittaa postiin sen sakon suoraan, niin ei tarvitse poliisia häiritä?

17.39 **Pertti Hakanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Herra puhemies! Tämä tieliikennelaki on todella iso kokonaisuus, ja tätä on odotettu pitkään. Tässä on äärimmäisen paljon hyviä, joustavuutta ja ennen kaikkea liikenteen turvallisuutta lisääviä asioita. Muutama kysymys ja ajatus kuitenkin on herännyt siitä, kun ministerikin otti äsken ansiokkaasti esille niitä yksityiskohtia ja puhuttiin myös ajoneuvokohtaisten nopeuksien poistamisesta.

Kysynkin ministeriltä, nyt kun koulukyytejä ajetaan paljon myöskin niin sanotuilla erikoisajoneuvoilla ja niillä on ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus: koskeeko tämä ajoneuvokohtaisen nopeusrajoituksen poistaminen myöskin koulukyydissä olevia ajoneuvoja? Lisäksi askarruttaa hieman tuo kahdensuuntaisen ajoradan vasemmalle puolelle pysäköinti kaupungissa. Ajattelen vain sen sillä tavalla, että miten huolehditaan siitä pysäköintiliikennemerkkien näkyvyydestä sitten. Ovatko ne liikennemerkit molemmin puolin katua, kahdenpuoleisia, jotta voidaan varmuudella sitten myöskin säästää siinä, että on oikealla tavalla pysäköity? Tuo sulkuviivan väri kyllä myöskin askarruttaa varsinkin talviolosuhteissa, [Puhemies koputtaa] kun meillä vielä talvellakin täällä ajellaan.

17.40 **Satu Hassi vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tuen sitä, mitä edustaja Parviainen sanoi tästä taajamanopeusrajoituksesta. Meillähän on niissä kaupungeissa, joissa on alennettu nopeusrajoituksia, saatu erittäin merkittäviä parannuksia liikenneturvallisuudessa. Liikennekuolemat ja myös liikenteessä vammautumiset ovat dramaattisesti alentuneet.

Mutta haluaisin kommentoida edustaja Laukkasen puheenvuoroa siitä, että yleinen nopeusrajoitus pitäisi nostaa kahdeksastakympistä yhdeksäänkymppiin. Tämmöinen insinöörin näkökulma siihen: Kovin monilta ihmisiltä puuttuu ymmärrys siitä, että ajoneuvon liike-energia ja samalla jarrutusmatka kasvaa suhteessa nopeuden toiseen potenssiin. Jos esimerkiksi auton nopeus kasvaa kahdeksastakympistä yhdeksäänkymppiin, sen liike-energia ja samalla jarrutusmatka kasvaa 26 prosenttia eli vähän yli neljänneksen. Tämän takia nopeuksien nostaminen on liikenteen turvallisuuden kannalta [Puhemies koputtaa] paljon vaarallisempi asia kuin moni luulee. [Mika Kari: Ei pidä paikkaansa!] — Se on ihan fysiikkaa.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Myönnän vielä tähän debattiin puheenvuorot edustajille Pylväs ja Elomaa, ja sen jälkeen ministerin vastauspuheenvuoro. Sen jälkeen jatkamme debattia.

17.42 **Juha Pylväs kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun laki on vuodelta 1981, niin on sitä aikakin jo uudistaa paljon johdonmukaisemmaksi, ja vähennetään samal-

la tulkinnanvaraisuutta ja puutteellisuuksia. Näin saadaan lainsäädäntö johdonmukaisemmaksi kokonaisuudeksi. Puuttuisin itsekin näihin ylinopeuksiin, joista tässä on jo useammassa puheenvuorossa ollut puhetta. Tänä päivänä Poliisihallitus on tosiaan tiedotteen pukannut julkisuuteen, jossa on linjattu tästä sillä lailla, että aivan vähäisimpiin ei puututa lainkaan, hieman suuremmista tulee huomautus, tätä suuremmista ylinopeuksista rikesakko ja vielä korkeammista määrätään päiväsakko. Kysyisinkin ministeriltä: onko poliisi tulkinnut lainvalmistelun tavoitteita oikein?

17.42 **Ritva Elomaa ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Monet edustajat ovat tuoneet julki huolen ammattikuskeista ja niistä ihmisistä, jotka paljon ajavat autoa. Hyvin herkästi käy niin, että vuoden aikana voi se pömpeli elikkä peltipoliisi vilahtaa hyvin pienistä ylityksistä monta kertaa ja sitten kortti lähtee kuivumaan. Kohtuutta pitäisi olla tässä tapauksessa.

Sitten minä sanon vielä toisenkin asian. Nimittäin asun pienellä tienpätkällä, lähistöllä siellä Maskussa, ja meidän pikkutiellä kävi nyt niin, että vajaa viikko sitten linja-auto ajoi kaksi kertaa peräkkäin ojaan ja lapsia joutui sairaalaankin. Elikkä ne pienet tienpätkät siellä maaseudulla ovat todella huonossa kunnossa. Se on valitettavaa. Tulevaisuudessa pitää kyllä hoitaa asiat niin, että teitä hoidettaisiin paremmin maaseudullakin.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ja nyt ministeri Berner, 5 minuuttia.

17.44 **Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner:** Arvoisa puhemies! Kiitoksia näistä näkemyksistä, kommenteista ja huomioista.

Kuten monessa puheenvuorossa on tullut esille, poliisi on toimeenpaneva viranomainen ja poliisi vastaa tältä osin myöskin tämän lain valvonnasta ja siihen liittyvästä toimeenpanosta.

Siitä näkökulmasta, että monessa puheenvuorossa on noussut myöskin automaattisen valvonnan määrä: Tässä toki kysymys on poliisin ratkaisuista, resursoinnista ja myöskin siitä, miltä osin automaattivalvontaa käytetään. Se lisää kiinnijäämisriskiä ja sitä kautta nostaa liikenneturvallisuuden näkökulmaa — sitä voidaan käyttää siellä, missä se on mahdollista — ja vapauttaa myöskin poliisin resursseja valvontaan enemmänkin kuin sitten seuraamusjärjestelmästä huolehtimiseen. Mutta tämä on myöskin sisäministeriön ja sitä kautta poliisin kokonaisosuutta.

Edustaja Kasvi nosti täällä esille väistämisvelvollisuuksia ja niiden kokonaisuutta. Niitä on pyritty täällä kokoamaan yhteen ja myöskin katsomaan, että niiltä osin syntyisi paljon enemmän selkeyttä. Pyörätien jatketta määritetään vain, jos autolla on väistämisvelvollisuus, ja tämän pitäisi myöskin selkiinnyttää pyöräilijöille kokonaisuutta.

Edustaja Ronkaiselle haluaisin todeta, että rankaisemiseen liittyy aina harkinta lainsäädännössä. On kyse sitten varkaudesta tai ylinopeudesta, niin poliisilla on aina mahdollisuus katsoa ja tuomioistuin sitten viime kädessä ottaa asiaan kantaa. Lainsäätäjinä tämä ei ole sitä meidän tehtäväämme: me määrittelemme lain, ja sitten valvova viranomainen sitä toimeenpanee, ja tuomioistuin sitten on käytännössä se osapuoli, joka tätä arvioi.

Tähän keltaiseen sulkuviivaan, jota edustaja Torniainen nosti esille: Me olemme arvioineet tätä nyt moneen kertaan ja todenneet, että valkoinen maali näkyy märällä paremmin, ja se näkyy myöskin pimeällä paremmin. Naapurimaamme Ruotsi, muun muassa, on jo pidempään käyttänyt pelkästään valkoista maalia. Lumen alta kumpikaan ei merkittävästi

näy, mutta suurin osa maastamme kuitenkin on usein märän kelin alla. Tässä on ihan selkeästi se kokonaisuus, minkä vuoksi olemme tähän myöskin päätyneet.

Edustaja Myllykoski, tässä pyritään nimenomaan huomioimaan sitä, että ammattiliikenteeseen ei kohdistuisi kohtuutonta rankaisua, vaan pyritään tässä lainsäädännössä oikeudenmukaisuuteen ja siihen, että siirrämme painopistettä kohti liikenneturvallisuutta ja että ajo-oikeutta ei voida menettää silloin, jos on pieniä rikesakkoja useampia.

HCT-rekat ovat oma kokonaisuutensa, jonka edustaja Löfström nosti esille. Kokeilusta on hyviä tuloksia, ja siitä tulee oma lainsäädäntönsä sitten keväällä.

Tähän kriminaalipoliittiseen kokonaisuuteen, jota edustaja Kymäläinen nosti esille: Meillä on Suomessa tällä hetkelläkin useita hallinnollisia sanktioita, ja ne ovat olleet käytössäkin useita vuosia. Niissä on äärimmäisen tärkeää, että ne ovat pieniä, ja tässäkin on katsottu, että yli 200 euron sakkoja ei voida katsoa tässä hallinnollisessa seuraamusjärjestelmässä, mutta se sujuvoittaa ja sitä kautta lisää myöskin oikeusturvaa monesta näkökulmasta.

Tienpitäjällä on aina mahdollisuus määritellä itse nopeutta. Tässä kohdassa yleistä tienopeutta on määritelty näihin 80:een ja 50:een, mutta tienpitäjällä on oikeus mahdollistaa esimerkiksi 90 kilometrin nopeus, jos hän niin katsoo sen parhaaksi. Ja tässä edustaja Parviainen nosti esille sen, olemmeko arvioineet sitä, että taajamissa olisi enemmänkin määritelty yleiseksi nopeudeksi 40 tai 30. Olemme itse asiassa tehneet siitä hyvin laajankin selvityksen, ja Suomessa tällä hetkellä on jo vähemmän niitä alueita, joissa on 50, mutta toisaalta ne ovat sitten haja-asutusalueita. Olemme lähteneet siitä, että kunnilla on nyt erittäin hyvät mahdollisuudet tässä laissa itse määritellä tätä kokonaisuutta, ja ne määrittelevät nopeuden helpommin alaspäin kuin ylöspäin, ja siksi olemme säilyttäneet tämän tässä kohdassa.

Edustaja Kari, liikennetolpat voidaan nyt maalata, jos niin halutaan. Laki ei estä — ei mitenkään pakota, muttei myöskään estä. Voidaan nyt jo näin toimia.

Mikä liittyy edustaja Kulmalan esille nostamaan, niin liikennevalvoja ratkaisee lainkonkurrenssin elikkä sen tilanteen, missä rikkomusten ja rikosten yhdentämistilanne syntyy. Elikkä se ei tule määritellyksi tässä lain kokonaisuudessa.

Koulukyydeissä ajoneuvot ajavat samaa nopeutta kuin muutkin mutta ovat tietysti edelleenkin hyvin tärkeässä roolissa.

Ja edustaja Pylväs: kyllä, poliisi on tulkinnut aivan oikein.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ja nyt on mahdollisuus pyytää lisää vastauspuheenvuoroja.

17.49 **Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Omasta mielestäni on erittäin hyvää tässä lakiuudistuksessa se, että nyt liikennesäännöt kootaan järkeviksi kokonaisuuksiksi ja siellä on nytten muun muassa jalankulkijoille, ajoneuvoille ja pyöräilijöille selkeät säännöt, miten käyttäytyä. Myöskin se on hyvä, että hajallaan olevat väistämissäännöt kootaan nyt yhteen ja selkeytetään niitä. Myöskin kaistanvaihtoa koskevat säännöt täsmennetään. Niissä on ollut semmoista häilyväisyyttä tietotasossa varmasti aika monellakin.

Sitten mitä on tullut tähän ylinopeudet ajoneuvoilla -asiaan, tosiasia on, että lait eivät nyt eivätkä myöskään jatkossa salli ylinopeuksia. Tämä uusi tieliikennelaki ei tuo tähän muu-

tosta. Hieman ihmettelen, kun SDP:n puolelta halutaan sallia ylinopeudet. [Suna Kymäläinen: Täh?] En itse ymmärrä sitä.

Sakotuksista täytyy todeta, [Puhemies koputtaa] että poliisin sakotuskäytäntö on poliisihallinnon ja sisäministeriön vastuualuetta, ei liikenne- ja viestintäministeriön.

17.50 **Jukka Kopra kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Palaisin vielä näihin kameroihin ja automaattivalvontaan, jotka edustaja Karikin otti esille. Hän kiinnitti mielestäni huomiota kyllä tärkeään asiaan. Täytyy muistaa, että se kamera ei kuitenkaan oikeasti valvo ja se ei korvaa siellä tiellä poliisia. Siihen kehityskulkuun, sille tielle, että ikään kuin korvattaisiin kameroilla poliiseja, ei mielestäni pidä mennä. Edelleen se, että kameroiden määrää kasvatetaan, antaa ymmärtää tai antaa sen signaalin, että kaahaaminen olisi ikään kuin se meidän suurin ongelmamme tuolla tiellä, mutta ei se näin ole, kun tilastoja katsoo. Suurin yksittäinen ongelma maanteillä on kuljettajan ajokunto, alkoholi, huumeet, asenne, mielenterveys ja niin edelleen, [Kokoomuksen ryhmästä: Väsymys!] ja niihin meidän tulisi kasvattaa resurssejamme ja puuttua niihin voimakkaammin.

Edelleen ilolla totean, että tässä esityksessä säilyy pyöräilykypäräsuositus tai -pakko ja edelleen myöskin se, että pakotetaan tai suositellaan heijastimen käyttöä jatkossa. Ne ovat hyviä turvavarusteita, [Puhemies koputtaa] ja on hyvä, että lainsäätäjä antaa indikaation, että näitä jatkossakin tulee käyttää, [Puhemies koputtaa] vaikkei sitä sanktioidakaan.

17.51 **Mika Kari sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Oli ilahduttavaa kuulla, että ministeri sanoi, että voidaan maalata kameratolpat. Ajatuksenihan on ollut se — ja myös lakialoitteeni, jonka viime keväänä tein — että tuodaan nämä tolpat kunnolla näkyviksi kansalaisille, että kansalaiset tietäisivät, missä ne vaaran paikat ovat. [Satu Hassin välihuuto] Nythän tolpat on piilotettu mitä tiheimpään pusikkoon tai tavalla tai toisella heikosti näkyviksi. Jos tehtäisiin niin kuin esimerkiksi Ruotsissa tehdään, että maalataan kunnolla näkyviksi, niin silloin näillä tolpilla olisi myös ennalta ehkäisevä vaikutus. Ilahduttavaa kuulla. Olen kyllä ministerin kanssa siltä osin hieman eri mieltä, että minun mielestäni — ja oma lakialoitteenikin lähti siitä — tämä voitaisiin kirjata lakiin. Silloin se ei jäisi vain yhden paikallisen poliisipiirin itsensä päätettäväksi.

Mutta sitten haluan myös edustaja Hassin ja muutaman muun puheenvuoroon sanoa sen, että tämä nopeuteen tuijottaminen on yksi liikennepolitiikkamme suuri virhe. [Mikko Alatalo: Kyllä!] Siellä ajoterveys, ajokuntoon liittyvät asiat, mielenterveys, itsemurha-alttius, tämän tyyppiset asiat [Puhemies koputtaa] usein unohdetaan ja sanotaan, että vain nopeuksia säätelemällä lisäisimme [Puhemies koputtaa] liikenneturvallisuutta. Näin asia ei ole.

17.53 **Satu Hassi vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nopeusrajoitushan tarkoittaa sitä, että se on arvioitu turvalliseksi nopeudeksi silloin, kun terve ihminen ajaa. Tietysti, jos ihminen on huonossa kunnossa, edes tämä nopeus ei ole turvallinen. Mutta se, mitä äsken totesin liikennefysiikasta, on ihan alkeisfysiikkaa, jonka peruskoulussa tai viimeistään lukiossa fysiikkaa opiskellessaan oppii.

Ihmettelen tätä näkemystä, että kameratolpat olisivat se vaara liikenteessä. Ne vaarathan ovat ihan muita asioita. Itselläni ei koskaan autoa ajaessani ole ollut mitään vaikeuksia nähdä kameratolppaa. Ihmettelen, millainen näkökyky ylipäätänsä sellaisella ihmisellä on, joka ei nykyisiä tolppia näe, vaikka en sinänsä mitenkään vastusta niiden maalaamista eri-

värisiksi. Voiko semmoinen ihminen ylipäätänsä turvallisesti ajaa autoa, joka ei erota kameratolppaa?

17.54 **Mikko Alatalo kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen ajanut autoa Suomessa yli 3 miljoonaa kilometriä, ja minua samalla tavalla kuin edustaja Laukkasta ärsyttää se, että kun hyvällä talvikelillä, kuivalla kelillä, ajat, niin talvinopeusrajoitusta köröttelet menemään ja kuitenkin pitäisi työkin tehdä. Mutta se ei ole tämän lain piirissä, se on tienpitäjä, joka nämä nopeusrajoitukset määrittelee.

Itse olisin toivonut saksalaistyyppistä virhepistejärjestelmää, ja tässähän mennään nyt vähän siihen suuntaan elikkä rikos ja rangaistus vastaavat toisiansa. Nimenomaan ammattikuskien osalta kohtuullisuus tässä nyt toteutuu erittäin hyvin. Jo tähän saakka poliisi on laskenut 3 kilometrin virhetoleranssin ihan jo pelkästään sen takia, että voi olla mittarivirheitä tai tutkassa virhettä. Siinä mielessä poliisilla on mahdollisuus käyttää kohtuullisuutta. Mikäli rikos on vähäinen, silloinhan esimerkiksi puhutaan vain varoituksesta, jos se on suurempi, silloin tulee rikesakko, ja silloin jos todella oikein vaarannetaan liikennettä, silloinhan tulee päiväsakkoja.

Olen tyytyväinen siihen, että nämä ajoneuvokohtaiset nopeusrajoitukset nyt muuttuvat ja liikenne muuttuu [Puhemies koputtaa] joustavammaksi. Mutta yksi asia epäilyttää: kun maksusta voi oman asiansa selvittää, [Puhemies koputtaa] vapautua, niin kuinka paljon tämä tulee aiheuttamaan sitä riskiä, että ihmiset eivät lähde valittamaan itse?

17.55 **Antero Laukkanen kd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Naapurimaamme Ruotsi on hyvin esimerkillinen, mitä tulee tähän liikenteessä olemiseen ja käytäntöihin. Täällä on jo moneen kertaan mainittu Ruotsi esimerkkinä ja ministerikin mainitsi Ruotsin hyvän esimerkin näissä tiemerkinnöissä.

Tässä sain uutta oppia, sen, että tienpitäjä määrittelee näitä nopeusrajoituksia. Se on hyvä, mutta sitten tulenkin vielä innokkaammaksi ja ajattelen, että eikö tässä laissa olisi voinut sitten antaa myös jonkinlaista osviittaa ja suositusta siihen suuntaan, kun kypäräkin on hyvä, että olisi ehkä hyvä nostaa näitä nopeusrajoituksia niin kuin Ruotsissa?

17.56 **Markku Eestilä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Kari käytti täällä hyvän puheenvuoron siitä, että automaattinen liikennetolppa pitäisi maalata.

Ensinnäkin olen vähän surullinen siitä, että Suomen liikenneturvallisuuskeskustelu on synonyymi ylinopeudelle. Eihän se todella niin ole. Itse asiassa vain 5 prosenttia johtuu semmoisesta ylinopeudesta, jota ajaa normaalikuntoinen autoilija, joka on tottunut ajamaan autolla. Sitten ovat rattijuopot ja muut mömmöissä ajavat ja väsyneenä ajavat ja sairaat ja lääkehouruissa ajavat, ja he ovat todellinen riski, ja sitähän ei tietenkään kamera pysty näkemään.

Mutta tämä automaattinen liikennevalvonta on pikkuisen överiksi mennyt. Minä en malta olla tuomatta tätä budjettikirjaa esille. Täällä on budjettitavoitteet, ja siinä saa hirveän hyvän tuoton pääomalle, kun rakentaa liikennetolpan ja automaattisen liikennevalvonnan — valtionkassa kilisee. [Puhemies koputtaa] Mutta olen sitä mieltä — ja vien vähän pitemmälle — että ottakaa valiokunnassa tosissaan se, että kun ihmiset eivät tiedä kameratolpasta, mikä on nopeus, niin kameratolppaan pitää lain perusteella panna liikennemerkki, mistä nopeudesta on kysymys, [Puhemies koputtaa] ja silloin ihmiset tietävät eivätkä jarruttele turhaan.

17.57 **Jari Myllykoski vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On pakko sanoa edustaja Hassille, että tässä puhutaan juuri siitä, että nämä kameratolpat olisivat näkyviä, kun niitä koetetaan sijoitella sellaisiin liikenteelle vaarallisiin paikkoihin, ja on siitä kysymys eikä siitä, että ne tolpat olisivat vaaraksi kenellekään.

Arvoisa ministeri, oli hienoa kuulla tässä, että usein olivat myös koululaiset mukana tässä. Kun meidän liikenneturvallisuutemme varmasti pitäisi lähteä siitä, että kaikilla tienkäyttäjillä ja liikenteeseen osallistuvilla olisi tietty osaamisen taso, käytiinkö lain valmistelun vaiheessa missään kohtaa keskustelua siitä, että meidän koululaisillamme kuuluisi olla tietty liikenneosaaminen ja että tämä laki olisi voinut vaikka edellyttää jo päiväkoteihin tai kouluihin tuotavan liikennekulttuurikasvatusta?

17.58 **Jari Ronkainen ps** (vastauspuheenvuoro): Puhemies! Tämä 1—5 kilometrin sakkorangaistuksen mahdollisuus näköjään herättää täälläkin vilkasta keskustelua. Poliisihallitus on tosiaan tänään ilmoittanut, että käytäntö ei tule muuttumaan. Ehkä näin, mutta mitenkäs vuoden päästä? Poliisihallituksen päätös voi olla toinen, ja tämä laki antaa mahdollisuuden sakottaa jopa 1 kilometristä tunnissa ylinopeutta. Peltipoliisi ei armoa tunne, ja liikenteenvalvontaan ei poliiseja enää juurikaan riitä. Liikkuva poliisi on lakkautettu, ja monessa poliisipiirissä liikennevalvontasektorikin on liitetty osaksi valvonta- ja hälytyssektoria. Jos siis nykyjärjestelmää ei haluta muuttaa, minun mielestäni se tulisi kirjoittaa auki tähän esitykseen.

17.59 **Reijo Hongisto sin** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tuossa useampikin edustaja on kiinnittänyt huomiota siihen, että tämä laki antaa nyt mahdollisuuden sakottaa 1 kilometrin ylinopeudesta, ja monta kertaa on todettu se, että nykyinenkin laki toteaa, että missään ei ole oikeutta ajaa rajoitusta suurempaa nopeutta, elikkä nykyisenkin lain voimassa ollen voidaan kirjoittaa rangaistusmääräys, rikesakkomääräys tai antaa huomautus, jos ylitetään ajonopeus kilometrillä tunnissa. Mutta en yhtäkkiä muista tapausta, missä tällaista menettelyä olisi tehty. Tietenkään sitten nopeusrajoitus ei tarkoita sitä, että sitä rajoitusvauhtia pitää ajaa, vaan se on suurin sallittu nopeus sillä tieosuudella. Ajoneuvon kuljettajan täytyy sovittaa ajoneuvonsa nopeus niin, että se on turvallinen ajo- ja keliolosuhteet huomioon ottaen. Joskus on satasen rajoitusalueella niin liukasta, että ei ole turvallista ajaa kuin kahdeksaakymppiä tai vielä hiljempaa. Kuljettaja vastaa siitä, että ajetaan turvallisella ajonopeudella.

18.00 **Kari Tolvanen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikenneturvallisuus on tosiaan laaja-alainen asia, ja minua huolestuttavat eniten päihteiden käyttäjät liikenteessä. Olen jo pitkään koettanut alkolukkoa saada vakiovarusteeksi, tämmöistä helppokäyttöistä alkolukkoa, joka aistii uloshengitysilmaa, ja ihmettelen, että EU-tasolla tähän ei ole lähdetty. Olen saanut siihen vastauksen, että Etelä-Euroopassa ei liikkuisi yksikään auto, jos niissä olisi vakiovarusteena alkolukko, eli se on tyssähtänyt siihen. Mitä ministeri aikoo täällä Suomessa asialle tehdä?

Toinen asia: Koko ajan puhutaan tästä nopeusvalvonnasta. Se on vain pieni osa tätä kokonaiskulttuuria. Minun mielestäni ne kameratolpat saa maalata vaikka vaaleanpunaiseksi, jos siltä tuntuu, tai olla maalaamatta. Eniten minua kiinnostaisi se, että niitä sijoitettaisiin paikkoihin, joissa niillä olisi eniten merkitystä: päiväkotien, koulujen läheisyyteen,

isoille risteysalueille. Elikkä aikooko ministeri tätä asiaa edistää, kameroita oikeille paikoille?

18.01 **Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edelliseen puheenvuoroon on hyvä jatkaa. Kameratolpat ovat minun mielestäni puolustettavia siinä näkökulmassa, että poliisilta vapautuu merkittävä määrä resurssia juuri siihen tärkeämpään tehtävään, liikennevalvontaan, rattijuoppojen ja tämäntyyppisten henkilöiden valvontaan. Minullekaan ylinopeudet eivät ole se ykkösprioriteetti, mikä poliisille kuuluu. Kamerat voivat sen hoitaa, ja me tiedämme, missä ne kamerat ovat, ja näemme jokainen. Joka siinä kohtaa ylinopeutta ajaa, silloin tekee virheen, ja se on armoton se kamera ja se on reilu meille kaikille, se on oikeudenmukainen sillä lailla. Poliisilla on paljon tärkeämpää tehtävää kuin pelkkä nopeudenvalvonta.

Täällä on tämä nopeuden nosto ollut esimerkkinä. Se olisi monelle autolle ympäristöystävällistä, jos se nopeus nousisi siitä kahdeksastakympistä yhdeksäänkymppiin, koska autot ovat tänä päivänä aika lailla tehokkaita ja on taloudellisesti ja ympäristönäkökulmasta paljon järkevämpää ajella pikkusen kovempaa sillä autolla kuin kahdeksaakymppiä. [Puhemies koputtaa] Se ei ole kaikille autoille hyvä nopeus.

18.02 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikenneturvallisuuden parantaminen on yksi tämän lain lähtökohtia, ja myös minä yhtyisin näihin kysymyksiin näitten kameratolppien sijoittelun osalta. Nythän ne ovat usein paikoissa, joissa on mutka tai nopeus yllättäen laskee pieneksi hetkeksi, ja tämä aiheuttaa äkkijarrutuksia ja siten onnettomuusriskien kasvamista.

Huoli on tästä tulkinnanvaraisuudesta talvirenkaiden käytön osalta. Itse ihmettelin tässä edustaja Maijalan esille ottamaa esimerkkiä, että nyt ulkomaalaisille rekoille tulisi sitten tämmöinen talvirengaspakko. Olenko väärässä, kun mielestäni tämä lakiesitys ei määrää talvirengaspakkoa raskaalle liikenteelle?

Kysyisin myös ministeriltä, kun tuon Onnettomuustietoinstituutin mukaan joka toinen jalankulkijakuolema tapahtuu suojateillä: mitkä ovat esitykset tämän osalta?

18.03 **Eeva-Maria Maijala kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Eikö meillä tullut jo tämä talvirengaspakko voimaan?

Mutta nyt sitten toinen asia on tämä keltainen viiva. Minä vastustin ehdottomasti sen poistamista aluksi, mutta sitten minulle tässä syksyllä kävi ajellessa semmoinen homma, että kun minä yhtenä yönä märällä kelillä olin ajamassa, niin minun piti pysäyttää auto yhtenä yönä, mennä ulos ja katsoa, joko se viiva on vaihdettu valkoiseksi. Mutta ei, kyllä siinä keltainen viiva sitten kuitenkin oli. Ei sitä edes huomannut todellisuudessa, kumman värinen viiva siinä oli olemassa. Nyt sitten tästä keltaisesta viivasta minä esitänkin kysymyksen: kuinka pian nyt sitten siitä tullaan käytännössä luopumaan, ettei sitä enää ole ollenkaan käytössä?

Vielä haluaisin kysyä sitten kännyköittenkäyttöasiasta: miten sitä jatkossa saadaan rajoitettua enemmän, etteivät tien päällä muun muassa ammattiautoilijat käytä kännykkää liikenteessä?

18.04 **Olli-Poika Parviainen vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Minäkin tuen edustaja Myllykosken ajatusta siitä, että kouluissa ja ylipäätään lapsille ja nuorille

liikennekasvatusta laajennettaisiin nykyisestä. Joskus on ollut enemmänkin ymmärtääkseni sitä olemassa.

Nostaisin esiin aivan toisena asiana pysäyttämiskiellon jalkakäytävälle ja pyörätielle, josta tulee paljon palautetta kuntien luottamushenkilöiltä. Mielestäni sitä kannattaisi tehdä selkeämmäksi, ja hallituksen esityksessä nykytila kuitenkin käytännössä jatkuu. Auto jalkakäytävällä tai pyörätiellä aiheuttaa kuitenkin helposti vaaraa ja estää esimerkiksi liikuntarajoitteisten liikkumista ja haittaa tietenkin jalankulun ja pyöräliikenteen sujuvuutta. Lisäksi tämä nykyinen muotoilu ehkä vähentää osaltaan kestävien liikennemuotojen houkuttelevuutta, osa ei ole ehkä kauhean suuri mutta kuitenkin, ja jarruttaa näiltä osin ilmastotavoitteiden saavuttamista. Lukuisat poikkeukset tekevät säädöksestä kovin vaikean valvoa. Facebookissahan on suoranaista kansanhuvia laskea, kuinka monta autoa päivässä omalla työmatkareitillä pysäköi pyörätielle. Toivoisin, että tähän puututtaisiin tehokkaammin.

18.05 **Pauli Kiuru kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Olen itse saanut seurata liikennettä pyöräilijän näkökulmasta: muutaman kerran olen maapallon ympäri pyörällä ajanut, siis kilometreissä laskettuna. Lähinnä siinä roolissa eteen on tullut joitakin kertoja tämä liikennekunnon kysymys lähinnä siinä näkökulmassa, onko autonkuljettaja kyvykäs kuljettamaan autoaan ja onko hänen henkinen tilansa sellainen, että hänen pitäisi ollenkaan olla siellä liikenteessä mukana. Kysymyksessä on liikenneraivo, siis sellainen ilmiö, jossa ihminen käyttäytyy impulsiivisesti, ei hallitse omaa tunnetilaansa ja tekemisiään ja on suoranaisia taponyrityksiä, voisi sanoa. Onko tässä hallituksen esityksessä mitään mahdollisuuksia tunnistaa tällaista luonnehäiriötä, mitään mahdollisuuksia tarjota jonkinlaista vihanhallintakoulutusta, niin kuin ainakin [Puhemies koputtaa] USA:ssa on?

18.07 **Pertti Hakanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tässä on puhuttu nyt kameratolpista jonkun verran, ja todellakin täytyy muistaa se, että aikanaan kun liikennevalot tulivat, niin yksi syy oli nimenomaan myös se, että saatiin poliiseille resursseja muuhun työhön — minun mielestäni ainakin on ihan ymmärrettävää. Silloin oli varmaan harkittava tarkkaan, missä ylinopeuksia ajettiin, mihin ne kamerat piti sijoittaa. Niin kuin tässä on useampi edustaja sanonut, niin totta kai, kun virhe tapahtuu, niin kamera välähtää, se on tasavertainen meille kaikille.

Kyllä minä vähän kyseenalaistan nyt myöskin sitä, jos ne väritetään hirveän kirkkaalla värillä, että ne näkyvät, niin kuin täällä edustaja Kari toi esille. Minulle sopii maalaaminenkin, mutta miettikääpä sitä, että kun ne rupeavat näkymään tuolla entistä paremmin, niin sitten tulee niitä äkkijarrutuksia ja peräänajoriskin mahdollisuus lisääntyy taas siinä tilanteessa, elikkä ei ole välttämättä ihan selkeä turvallisuuskysymys kuitenkaan sekään. Meillä on aika paljon liikennevalvontaa myöskin poliisiautosta, joka on merkattu liikenteessä aika hyvin, ja kun ne ajavat meitä vastaan, niin ne saattavat meitä myöskin pysäyttää.

Kysyn ministeriltä vielä, kun henkilöauton peräkärryjen osalta nostettiin nopeus 100 kilometriin: oliko harkittu myös sitä, että katsastettaisiin [Puhemies koputtaa] peräkärryt, jotta saataisiin oikeasti käyttökuntoisiakin peräkärryjä liikenteeseen?

18.08 **Teuvo Hakkarainen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Muutama käytännön esimerkki vielä.

Poliisilla on nyt valta niin sanotusti sakottaa. Otetaanpa esimerkki: nykyaikainen huippumoottoripyörä, jossa on epsit, lepsit, kipsit, kapsit ja kupsit, ja vanha Jawa, jossa ei ole kuin rumpujarrut — samat säännöt, ja varmasti tulee lappu käteen kummallakin, kun ajaa ylinopeutta. Tässä pitäisi pystyä käyttämään harkintaa.

Sitten vielä semmoinen, että kun täällä kaupungissa jonkin verran joutuu väkisin ajamaan autolla, niin eikö näille polkupyöräilijöille saa semmoista sääntöä, että kun on suojatie, ne taluttaisivat sen pyörän yli sieltä? Eihän tämä mikään kuntoilualue ole, että ajetaan hampaat irvessä tuolla ja joutuu väistelemään, kaukaa katsomaan, että tuleeko se päälle. Eihän kaupungissa ajeta rallia autollakaan. Samat säännöt sille polkupyöräilijälle kuin jalankulkijalle, että työnnetään se [Puhemies koputtaa] pyörä siitä yli.

18.09 **Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tieliikennelakipaketti on todella iso, ja tietysti tässä keskustelussa on pidetty jo monet puheenvuorot tässä pienten ylinopeuksien asiassa. Tosiasia on, että ei tule sallia ylinopeuksia, mutta kyllä liikenteessä ne todella isot ylinopeudet ovat isompi asia omasta mielestäni. Samoin myöskin, kuten edustaja Tolvanen toi esille, rattijuoppousasiat ja muut päihteiden käyttäjät ovat se ongelma-asia. Ja kyllä itsekin kannatan sitä, että tulevaisuudessa meillä olisi autossa vakiona alkolukko, joka sitten varmistaisi näitä asioita.

Sitten edustaja Laukkanen omassa puheenvuorossaan on ottanut esille nämä tiekohtaiset nopeudet. Itse kyllä kannatan sitä, että tienpitäjät pyrkisivät menemään vaihtuviin nopeusrajoituksiin. Se on tulevaisuutta myöskin.

Arvoisa ministeri, kun olette vielä paikalla, niin haluaisin kysyä vielä talvirengasasiasta: miten on näiden talvirenkaiden kohdalla, kun se on niin, että voi laittaa kelin mukaan marras-, joulu-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana? Ja toivon, että Trafilta tulee tarkempia ohjeita tähän. [Puhemies: Ja nyt on aika reilusti yli!] — Kyllä.

18.10 **Mika Kari sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Oli lievä pettymys, että edustaja Tolvanen suhtautui noin vähättelevästi tähän kameratolppien maalaamisehdotukseen. Se pitää sisällään sen — jo aikaisemmissa puheenvuoroissa asiasta olen puhunut — että tuotaisiin nämä tolpat sinne aidosti oikeisiin vaaranpaikkoihin; mainitsitte koulut, päiväkodit ja niin edelleen. Tämä maalaaminen — siis kunnolliset värit tolppiin — on Ruotsissa ollut käytössä jo vuosia, ja kokemus siitä on ilmeisenkin niiden tietojen mukaan, mitä itsellä on, päinvastainen kuin mitä edustaja Hakanen tuossa ajatteli, että se lisäisi haitari-ilmiötä. Päinvastoin se vähentää haitari-ilmiötä. Nyt haitari-ilmiö tapahtuu siinä, kun autoilija huomaa sen tolpan 10—15 metriä aikaisemmin, painaa jarrun pohjaan, ja haitari on valmis. Aamuruuhkassa se tarkoittaa mahdollisesti jopa kymmenien minuuttien jatkuvaa haitariliikennettä, joka ei ole varmasti tämän lakiesityksen ympäristötavoitteiden mukaista. Liikenteen turvallisuus on liikenteen joustavuutta.

18.11 **Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Olemme puhuneet tosiaan ylinopeuksista ja rikesakoista ynnä muusta. Itse haluaisin vielä nostaa ainakin tämän tieliikenneverkon ja sen tilan. Se on kuitenkin kokonaisuudessaan liikenneturvallisuuden kannalta suurin ongelmakohta. Meillä on pitkä tieverkko, se on 450 000 kilometriä kaiken kaikkiaan, ja siitä on valtion maanteitä 78 000 kilometriä. Tämän kokonaisuuden hallitseminen ja saaminen siihen kuntoon, että meillä olisi turvallista liikkua teillä, saataisiin nämä ajanmukaiset nopeudet, vaihtuvat nopeudet, niin kuin täällä on tul-

lut, ja myös tämä talvinopeus — se olisi sellainen iso asia, mistä toivoisin, että tämä parlamentaarinen työryhmä pääsisi järkevään ratkaisuun ja päästäisiin tässä isossa kuvassa kohti sitä hyvää tavoitetta, mikä tällä hallituksella on.

18.12 **Mikko Alatalo kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä tuotiin esille, että tuo parkkeeraaminen tulee samanlaiseksi kuin mannermaissakin, että voi pysäköidä myös kulkusuunnan vasemmalle puolelle tietä. Tämä joustavoittaa parkkeeraamista. Ainakin minulla itselläni on ihan hyvät kokemukset siitä — totta kai se täytyy tehdä muuta liikennettä vaarantamatta — ja tässä mielessä se on hyvä asia.

Mutta vielä palaisin tuohon asiaan tästä käännetystä todistustaakasta ja siihen, että rikkomukseen syyllistyneelle asetetaan velvollisuus myötävaikuttaa omaan asiansa selvittämiseen maksusta vapautuakseen. Onhan nytkin jo pitänyt kertoa, jos joku muu henkilö on ajanut sinun autoasi. Miten tämä nyt muuttaa sitä käytäntöä? Tuleeko sitten käymään niin, että ei näe vaivaa valittaakseen, jos tämä prosessi tosiaan muuttuu käänteiseksi?

Mitä tulee tosiaan itse näihin nopeusrajoituksiin, niin totta kai, sehän on selvä, että nopeusrajoituksia on pitänyt noudattaa nyt ja pitää tulevaisuudessakin. Mutta tosiaan tästä toleranssista ja puuttumiskynnyksestä poliisi on sanonut, että käytäntö jatkuu entisellään, [Puhemies koputtaa] että 1 kilometrin ylinopeuksiin ei kiinnitettä huomiota.

18.14 **Kari Tolvanen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tärkeintä on, että tämä kameravalvonta on oikeassa paikassa, ja se on toissijaista minun mielestäni, mikä se väri on. Siitä varmaan edustaja Karin kanssa olemme samaa mieltä, että paikka ratkaisee. [Mika Kari: Kyllä!] Käsittääkseni poliisi on entistä enemmän siirtymässä tämmöiseen liikuteltavaan kamerakalustoon eli niin sanottuihin pakettiautoihin, joissa on se kamera. En tiedä, pitäisikö nämäkin sitten maalata jollain huomiovärillä, että ne huomattaisiin — sekin on taas toinen asia. [Eduskunnasta: Kuten Ruotsissa!] En tiedä, se on makuasia. Mutta tärkeintä kuitenkin on, että sitä nopeusvalvontaa olisi, ja mielellään niin, että sitä tekisivät elävät poliisit, jotka voisivat sitten ihan [Mikko Alatalo: Kyllä!] tarkistaa sen kuljettajan ajokunnon, [Mika Kari: Tästä olemme samaa mieltä!] koska, kuten alussa kerroin, jos kuuntelitte, olen huolestunut päihteiden käyttäjistä. He aiheuttavat suurimman riskin liikenteessä, ja he useimmiten ajavat hyvin huomattavaa ylinopeutta ja aiheuttavat sen todellisen riskin. Tämä kameravalvonta on ihan hyvä lisä tähän, mutta se ei korvaa elävää poliisia, joka osaa sitten tarvittaessa myydäkin sen sakon sille asiakkaalle ja kertoa, miksi sakko [Puhemies koputtaa] annetaan.

18.15 **Satu Hassi vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen samaa mieltä kaikkien niiden edustajien kanssa, jotka ovat korostaneet nopeuden lisäksi muitakin liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä, mutta haluaisin nyt vielä muistuttaa nopeuteen liittyvästä fysiikasta. Jos meillä on kolme autoa — samanlaisia, samoissa oloissa, samanlaisella tiellä ja kelillä — joiden jarrutus alkaa kahdeksastakympistä, yhdeksästäkympistä tai satasesta, niin siinä vaiheessa, kun se kahdeksastakympistä jarruttamisen aloittanut auto on pysähtynyt, yhdeksästäkympistä jarruttamaan aloittanut ajaa vielä neljääkymppiä ja satasesta jarruttamaan aloittanut ajaa kuuttakymppiä. Tämä havainnollistanee sitä, että vaikka nopeus ei useinkaan ole se onnettomuuden syy, onnettomuuden seurauksien vakavuus riippuu hyvin voimakkaasti nopeuksista. Se on yksi syy siihen, miksi lämpimästi edelleen tuen sitä, mitä edustaja Parviainen totesi siitä, että taajamien yleinen nopeusrajoitus pitäisi las-

kea [Puhemies koputtaa] kolmeenkymppiin ja vain erityisillä perusteilla saisi sitten säätää ylemmän nopeuden.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Arvoisat edustajat, olen merkinnyt tänne puheenvuorot vielä seuraaville edustajille: edustajat Hoskonen, Kymäläinen, Maijala, Myllykoski, Hongisto ja Kari. Näiden puheenvuorojen jälkeen ministerille sitten 3 minuutin puheenvuoro.

18.16 **Hannu Hoskonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Huomasin tässä uudessa lakiesityksessä erittäin kannatettavan pykälän, ajokorttilain 65 §:n muuttamisen, niin että nämä pienet ylinopeussakot jäävät pois siitä perusteesta, minkä mukaan ihmisen ajokortti voidaan laittaa hyllylle kuivumaan tai lepäämään. Hyvä näin, mutta tuli mieleen raskas liikenne: esimerkiksi puutavarankuljetuspuolellahan meillä on sellainen ongelma, että kun talvella ajetaan puuta rekalla, niin siinä ajon aikana tulee helposti 1 000—2 000 kiloa lisää painoa, kun lumi pölisee, ja kun rekkakuski saa kolme ylipainomaksua, niin sehän toimii samalla keinoin kuin lievä ylinopeus, kolmen ylikuormamaksun jälkeen lähtee kortti kuivumaan, ja sen jälkeen ammatti on siinä. Tuleeko tähän muutosta?

Sitten tämä toinen hyvä asia, mikä täällä lakiesityksessä on, huolellisuusvelvollisuus: olisin muutamalla sanalla halunnut kuulla ministerin luonnehdinnan siitä, mitä tämä hieno uusi kohta täällä niin kuin syvimmillään pitää sisällään.

18.17 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tähän esille nostettuun asiaan: on erittäin hyvä, että tuosta kolmesta ylinopeussakosta ei enää menetä korttia ja erityisesti [Kari Kulmala: Pienestä!] — pienestä, todella hyvä lisäys — ettei tämä vaikuta ammattiliikenteen kuljettajiin.

Täällä nousi keskustelussa esille tienvarsiin pysäköiminen. Sen osalta kysyisin tästä tienkäyttäjän ennakointivelvollisuudesta, joka tähän lakiin on kirjoitettu. Nimenomaan tienvarteen pysäköinnin kohdallahan tässä voi tulla tulkinnanvaraisuuksia. Edelleen kysyn pyörätiellä tapahtuvien jalankulkijakuolemien osuudesta: millä tavoin tällä esityksellä pyritään tätä ehkäisemään? Nythän siellä on hyviä lisäyksiä polkupyöräkypärien pakosta ja heijastimen käyttämisestä ja niin pois päin, mutta täällä on myös ollut esillä nopeusrajoitusten [Puhemies koputtaa] alentaminen taajamien kohdalla.

18.19 **Eeva-Maria Maijala kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen ollut tien päällä varmaan sen miljoona kilometriä, ja siellä on tullut nähtyä ja koettua kaikennäköistä. Viime vuosina olen useamman kerran säikähtänyt sitä, kun joillakin jalankulkijoilla tai sitten joissakin paikoissa on ollut aivan ylimitoitettu heijastinmäärä. Esimerkiksi poliisi on saattanut pysähtyä yhtäkkiä pimeässä valtavalla valaistuksella tai sitten on joku semmoinen ylimääräinen liikennemerkki laitettu, tai jotkut tämmöiset, mitkä ovat olleet aivan ehdottomasti ylireagointia siihen tilanteeseen nähden, ja se on kuskit enemmänkin säikäyttänyt siinä tilanteessa. Nyt sitten kysyn, onko tässä laissa huomioitu se, että ylimääräistä häirintää ei saa tapahtua tämmöisellä toiminnalla. Tuossa oli muun muassa äsken jo keskustelua näistä eri tolpista ja tämmöisistä näin, siitä, kuinka paljon niitä voidaan sitten merkitä, ettei tule ongelmia tässä liikenteessä.

Kokonaisuudessaan uskon, että me valiokuntakäsittelyssä pääsemme hiomaan tätä esitystä vielä aika paljonkin, [Puhemies koputtaa] mutta kiitoksia tähän asti.

18.20 **Jari Myllykoski vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On pakko käydä nyt Ruotsin puolella tässä kamera-asiassa. Minun mielestäni siellä tehdään turvallisuuden nimissä tämä kaikki. Ensin kaukana ennen risteystä on jo ilmoitustaulu siitä, että on kohta kameravalvonta, vähän ennen risteystä on vielä nopeudennäyttötaulu, ja vasta sen risteyksen jälkeen on se kamera. Jos siihen ajat ja sakot saat, niin kyllä täytyykin saada. Eli tavallaan se ruotsalainen turvallisuuslähtökohta on jo erilaisempi kuin meillä täällä on ollut tähän asti. [Mika Kari: Absolut!] Eli kyllä ne kamerat on todellakin sijoiteltu juuri sitä varten, että mahdollisimman hankalissa paikoissa autoilijan kannalta varmasti on syytä nopeutta valvoa.

Mutta nyt jos palataan tähän tolppien maalaamiseen: sijoitellaan ne kamerat sinne, missä niitä tarvitaan, ja kerrotaan niistä autoilijoille, jotta se [Puhemies koputtaa] kaksinkertainen turvallisuusajattelu tulee koulun läheisyydessä.

18.21 **Reijo Hongisto sin** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tässä on käyty erinomaisen hyvää keskustelua, ja olen tulkinnut asian niin, että jokainen puheenvuoron käyttänyt henkilö haluaa omalta osaltaan olla parantamassa liikenneturvallisuutta — hyvä näin.

Haluaisin muutamalla sanalla nostaa esille vielä itsetuhoiset kuljettajat. Meillä on valitettavan monta esimerkkiä siitä, että itsetuhoinen henkilö syystä taikka toisesta päättää toteuttaa tämän tuhoisan turman, ja monta kertaa käy niin, että siinä vastapuolella sitten tulee uhreja myöskin. Kysynkin — olen lukenut tämän lakiesityksen mutta en muista suoraan — onko tässä lakiesityksessä mainittu sitä ja otetaanko kantaa siihen, millä tavalla voitaisiin itsetuhoisten kuljettajien määrää liikenteessä vähentää. Uskon näin, että lääkäreiden oikeus ja velvollisuus ilmoittaa itsetuhoiseksi havaitsemastaan potilaasta poliisille on olemassa, mutta tiedän myöskin sen, että erilaiset salassapitomääräykset monta [Puhemies koputtaa] kertaa rajoittavat tätä ilmoitusoikeutta.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ja vielä edustaja Kari, vastauspuheenvuoro, ja sitten ministeri.

18.22 **Mika Kari sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Voisi ehkä yksinkertaistaa tätä puheeni taustaa ja huolta siitä, että meidän liikennevalvonta kohdistuu liian paljon tällä hetkellä näihin tolppiin, sähköiseen liikenteenvalvontaan. Se tausta minun mielestäni lähtee siitä, että poliisin resurssien vähentyessä painetta liikennevalvonnasta on siirretty tänne automaattiselle puolelle. Näin ollen tolpat eivät ole tulleet laadullisesti lisäämään meidän liikenneturvallisuutta ja liikennevalvontaa, ainoastaan ikään kuin pakon sanelemana poliisin tehtäviä on siirretty tällaisien kylmien poliisien, peltipoliisien hoidettavaksi, ja tämä kehitys on negatiivinen.

Toivon, että samalla kun poliisin määrärahoja ja poliisin resursseja pystytään pitkällä aikajänteellä tarkistelemaan, liikenneministeri ja sisäministeri yhdessä kävisivät näissä asioissa valtiovarainministerin puheilla, jotta saisimme ne poliisit tekemään sitä liikennevalvontaa, sen ammattilaisten joukon, joka sillä kentällä osaava joukko on, ja samalla saataisiin nämä tolpat, liikenteen karimerkit — jos vaikka näin sanon — maalattua kunnolla

näkyviksi. Kun se kuopan paikka siellä tiessä on, niin ei tulisi suotta ylimääräisiä jarrutteluja vaan saataisiin joustava, turvallinen liikenne.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Olen havaitsevinani, että juuri tähän saumaan vielä ennen ministerin puheenvuoroa edustajat Pakkanen ja Kiuru ilmeisesti haluaisivat aivan välttämättä käyttää vastuspuheenvuoron, ja siihen haasteeseen on vastattava.

18.23 **Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Juuri tähän edustaja Karin esittämään, etteikö tolpilla olisi liikenneturvallisuuden kannalta merkitystä: Olen itse elävä esimerkki siitä, kuinka ajokäyttäytyminen muuttuu, kun tulee riittävän monta kertaa tolpasta valokuvan perusteella se kuvamaksu. Minulla oli ennen aina tapa ajaa sellainen 10—12 kilometriä ylinopeutta, ja kun riittävän monta kertaa tulee sakko, niin kyllä vain käyttäytyminen muuttuu. Nyt ajan vain 6 kilometriä yli, ja jos se menisi vielä tarkemmin, niin se olisi todennäköisesti siihen tasan. Olen siis elävä esimerkki siitä, että kyllä se vain muuttuu sillä tolpalla. Siihen ei ole tarvittu yhtään poliisia, ja minusta se on ihan järkevää. Silloin tällöin Hämeenlinnan poliisilaitokselta aina tulee kirje, että voitteko kertoa, kuka on ollut autoa ajamassa. Kun mamman autolla ajaa, niin useasti siinä kuukauden saa ylimääräistä maksuaikaa, kun sinne laittaa kirjeen, että kyllä se olin jälleen kerran minä, joka sillä rouvan autolla ajeli sen ylinopeuden, ja ajotapa muuttui ja turvallisuus lisääntyi. [Eeva-Maria Maijala: Hyviä neuvoja!]

18.24 **Pauli Kiuru kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Hongisto puhui hyvin itsetuhoisista henkilöistä. Vielä haluan nostaa esiin, kun jäi äsken hieman kesken, henkilöt, joilla on impulsiivinen luonne, taipumus liikenneraivoon ja aggressiiviseen käyttäytymiseen. Minun käsitykseni mukaan liikennevirhemaksut, päiväsakot eivät vie heille perille sitä koulutusta tai oppia siitä, mistä tässä on kysymys. Totta kai heille tulee se viesti, että he ovat tehneet jotain ikään kuin väärin, mutta vaikuttaako se heidän käyttäytymiseensä jatkossa? Uskallan epäillä. Tämä oppi pitäisi saada vähän niin kuin Pavlovin koirille jotenkin sinne, ja tässä kannustan tällaisiin vihanhallintakursseihin ja -koulutuksiin henkilöitä, joilla on vaikeuksia hallita omia tunteitaan.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ministeri, noin 3 minuuttia tarpeen mukaan.

18.26 **Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner:** Arvoisa puhemies! Ajokunto on todellakin erittäin tärkeä osa liikenneturvallisuutta, ja tämän uuden lain mukaan poliisin toimesta voidaan keskeyttää sellainen ajo, josta poliisi epäilee, että kuljettaja ei ole kunnossa. Tämä on iso ja tärkeä uudistus tässä kokonaisuudessa. Päihteet eivät kuulu liikenteeseen, ja myöskin valtioneuvoston liikenneturvallisuusperiaatepäätöksessä on tämä otettu huomioon.

Liikenneosaaminen on toinen asiakokonaisuus, jota muun muassa edustaja Myllykoski nosti tässä esille. Sekin on tärkeä osa tätä kokonaisuutta.

Opetusasioiden osalta toivottavasti saamme yhteisymmärrystä opetusministerin kanssa, mutta järjestöt tekevät jo nyt erittäin tärkeää työtä osana tätä kokonaisuutta ja ovat siinä yhteydessä meille hyvin merkittäviä.

Tässä on verrattu sitä, mikä on Ruotsin nopeusjärjestelmä. Se vastaa suurin piirtein Suomen talvinopeusjärjestelmää. Ruotsissa yli 80 kilometriä tunnissa sallitaan pääsääntöisesti ja vain, jos ajosuunnat on erotettu toisistaan rakenteellisesti, voidaan nostaa nopeutta.

Automaattivalvonta on kasvanut meillä Suomessa, mutta se ei ole kuitenkaan niin suurta kuin monessa muussa verrokkimaassa. Meillä on 130 kameraa ja 3 000 valvontakameraa, 450 000 kilometriä teitä, mutta on selvää, että me tarvitsemme enemmän poliisin resursseja liikenteen valvomiseksi. Ja juuri niin kuin esititte, edustaja Kari, tämä on sisäministerin ja liikenneministerin yhteistä asiaa, ja varmasti myöskin yhteisesti sitä viemme eteenpäin.

Edustaja Ronkainen, nykyinen laki mahdollistaa jo nyt 1 kilometrin ylityksestä sakottamisen. Tässähän ei sinänsä mikään muutu, mutta niin kuin on edellä todettu, poliisin puuttumiskynnys on tässä ratkaiseva.

Edustaja Tolvanen, nostitte esille alkolukkokokonaisuuden. Alkolukkolain kokonaisuudistus astui voimaan vuoden 2016 lopussa. Tavoitteena on saada lisää alkolukkoja, mutta emme tiedä vielä, miten laki on vaikuttanut, ja sitä vielä pitäisi katsoa.

Kameratolppien sijainnista vastaa lähinnä poliisi ja toiseksi kunta. Elikkä tässä heillä on hyvin paljon harkintaa käytettävissä, mutta tämä laki mahdollistaa nyt sen, että tolppia voidaan asettaa lähemmäs suojateitä, ja siinä on iso muutos ja parannus.

Pysäköinti jalkakäytävälle ja pyörätielle on lähtökohtaisesti kielletty, mutta se sallitaan silloin, kun halutaan mahdollistaa tavaran purku, joka on tietysti meidän kivijalkamyymälöillemme erittäin tärkeä. Me pyrimme tässä lainsäädännössä mahdollistamaan se niin, että nämä lastaus- ja kuormauspaikat on selkeämmin merkitty, ei niin, että härdelli on vähän niin kuin joka paikassa, mutta pääsääntö on, että pysähtyä ei saa.

Tienpitäjä on se, joka määrittelee sopivat nopeusrajoitukset tielleen, mutta tässä on sitten huomioitava tien kunto ja myöskin esimerkiksi meluhaitta, joka syntyy nopeuden nostamisesta.

Edustaja Kiuru, nostitte esille sen, voiko liikenneraivon tunnistaa. Liikenneturva antaa tässä mahdollisuuden asennekasvatukseen, mutta esimerkiksi tässä laissa on sellainen kohta, että jos on vilkku päällä ja haluaa vaihtaa kaistaa, niin sitä ei saa estää esimerkiksi nostamalla nopeutta. Pienillä asioilla pystytään tässä laissa jotenkin vaikuttamaan, mutta edelleenkin tämä on hyvin pitkälti myöskin, jälleen kerran, järjestöjen kanssa yhteisesti tehtävä asia.

Pakettiautojen nopeusrajoitukset: ajoneuvokohtaisia nopeuksia nostetaan, koska se lisää liikenteen sujuvuutta ja vähentää ohitustarvetta ja sitä kautta nostaa liikenneturvallisuuden kokonaisuutta.

Nopeusrajoitusten alentaminen taajamissa on yksi aivan keskeinen mahdollisuus parantaa suojateiden turvallisuutta, jonka edustaja Kymäläinen nosti esille, ja se myöskin sitten mahdollistaa sen, että niihin voidaan asentaa paremmin kamerat, ja juuri siten voidaan tässä järjestelmässä siihen alempaan rikesakkoon liittyen mahdollistaa myöskin valvonta, jossa pystytään kuvaamaan läheltä vain rekisteritunnus. Tämä on siihen kohtaan tietysti tärkeä.

Edustaja Torniainen, jos keli edellyttää talvirengasta, niin sitä on käytettävä marrasmaaliskuun välisenä aikana. Laissa on sitten se valtuutussääntö, jonka mukaan Trafi määrittelee sen, millä tavalla se rengas määritellään.

On erittäin tärkeää, mitä edustaja Hassi on nostanut monta kertaa esille, että nopeuden lisäksi puhutaan muista aspekteista. Tässä yksi hyvin keskeinen on se, kuinka hyvin tunnem-

me liikennesäännöt. Tässäkin toivon, että tämän uuden tieliikennelain myötä syntyy lisää tietoa ja ymmärrystä ylipäätään siitä, mitkä meidän sääntömme ovat.

Tässä on noussut esille myöskin se, miten rikesakkoasiassa sakkomääräyksen saanut voi sakosta vapautua, eli käänteinen todistustaakka. Jo nyt me olemme tilanteessa, että jos on saanut rikesakon, niin joutuu siitä valittaakseen esittämään esitutkinnassa tai tuomioistuinkäsittelyssä vastanäyttöä syyttömyyden tueksi. Poliisin päätöksestä voi hakea oikaisua, ja kielteisestä päätöksestä voi valittaa hallinto-oikeuteen edelleenkin.

Itsetuhoisten kuljettajien osalta on edelleen varmasti näin, että tietojenvaihdossa saattaa olla asioita, joita en tunne, mutta tähän ei siis ole meidän hallinnonalallamme mahdollisuuksia vaikuttaa vaan tässä tarvitaan yhteistyötä muiden ministeriöiden osalta.

Edustaja Kymäläinen, ennakointivelvollisuus tarkoittaa sitä, että jokaisen tienkäyttäjän on oltava valppaana ja varauduttava toisen tienkäyttäjän toimintaan [Puhemies koputtaa] ja toimittava niin, että vaara voidaan välttää. — Kiitoksia.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Kiitoksia, siinä oli todellakin 3 minuutin puheenvuoro, mutta niitä nyt oli tasan tarkkaan kaksi peräkkäin elikkä 6 minuuttia. Mutta se oli tarpeen, niin paljon kysymyksiä ministerille tuli. Minä huomaan, että vielä on vastauspuheenvuoron tarvetta, eli aivan lyhyesti vielä. — Havaitsen edustaja Hassin pyytäneen vastauspuheenvuoroa.

18.32 **Satu Hassi vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tätä pyöräteille ja jalkakäytävälle pysäköimistä haluaisin kommentoida nyt. Olen seurannut Facebookissa tämmöistä Minä pysäköin pyörätielle -sivua, jossa on järkyttävän paljon esimerkkejä hyvin törkeistä pyöräteille pysäköimisistä pitkäksi aikaa, jopa sellaisia, että tietty auto aivan säännöllisesti pysäköi pitkäksi aikaa samaan kohtaan. Tämä on sellainen asia, jossa liikennevalvonnalta toivoisi paljon jämerämpää otetta. Lisäksi toivoisin myöskin sitä, että määriteltäisiin jonkinlaiset kriteerit siitä, milloin saa pysäköidä pyörätielle. Esimerkiksi itse ajan hyvin usein Tampereen Puutarhakadulla kotoa rautatieasemalle sellaista pyörätietä myöten, jonne on usein pysäköity autoja, vaikka siinä kadun toisella puolen on ihan laillisia paikkoja. Ei nyt voi olla tavaran lastaus johonkin lähikauppaan mahdottomampaa kadun toiselta puolelta kuin pyörätieltä.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Arvoisat edustajat, olen vielä merkinnyt tänne vastauspuheenvuorot edustajille Torniainen, Myllykoski ja Hakanen. Näillä mennään ja sitten siirrytään puhujalistaan.

18.33 **Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Iso kiitos ministerille ensinnäkin tämän lakipaketin esittelystä ja myöskin näistä vastauksista, mitä me olemme saaneet. Varmaankin tähän koko lakiin, joka on todella laaja, on tullut paljon aikanaan lausuntoja, ja sen eteenpäinvieminen ja tänne saliin saaminen on vaatinut paljon työtä ja vaivannäköä, ja uskon, että paljon pohdintaa myöskin, kun olen katsonut noita lausuntoja. Tässä lakipaketissa on huomioitu hyvin autoilijat ja autoilijoiden käyttäytyminen ja liikennöinti ja muut moottoriajoneuvoilla liikkuvat. Siinä on huomioitu pyöräilijät, siinä on huomioitu myöskin jalankulkijat. Itseäni lämmittää erityisesti se, että polkupyöräilijän ja polkupyörämatkustajan ajon aikana yleensä on käytettävä suojakypärää, että se on myöskin

saatu pysymään nytten laissa. Se on varmasti aiheuttanut paljon keskustelua puolesta ja vastaan.

18.34 **Jari Myllykoski vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tässä kuultiin edustaja Maijalalta tämmöinen liikenteen me too -kampanjan avaus. [Eeva-Maria Maijala pyytää vastauspuheenvuoroa] Minä kyllä olen sitä mieltä, että lakiin olisi ollut hyvä kirjoittaa jo, että pimeällä on jalankulkijan käytettävä heijastinta. Täällä kaupungissa sateisilla ilmoilla erityinen tarve olisi jalankulkijoitten käyttää heijastinta. Minun mielestäni varmasti on hyvä ruveta harkitsemaan valiokunnassa, voidaanko kirjausta jollakin tavoin vahvistaa.

Sitten olisin kysynyt ministeriltä: onko se tiemestari, joka määrittelee, koska sitten on käytettävä talvirengasta, vai kuka se on? Jos tämä jää yksinomaan sitten kansalaisen omaan harkintaan katsoa, onko nyt se talvirengaskeli vai ei, niin siitä seuraa katastrofi.

18.36 **Pertti Hakanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Todella tämä laki on laaja, ja täällä on aika pitkälti keskitytty nyt tähän liikenteen nopeudenvalvontaan, mikä on tietysti äärimmäisen tärkeä asia, ja sen resurssien käyttöön ja jopa tosiaan näiden kameratolppien väriin. Edustaja Kari täällä toi hyvin tämän Ruotsin esimerkin kyllä esille, ja kyllä nyt, kun minä tätä hetken olen miettinyt, totta kai tietysti, jos aikaisempaan se kameratolppa näkyy värillisenä, ehkä se heiluriliike loppuu taikka ainakin vähenee.

Mutta sitten minä vielä ministerille teen kysymyksen noista peräkärryistä, joista äskenkin kysyin: kun meillä on tosiaan nyt niitä henkilöauton peräkärryjä liikenteessä, niin sanottuja omavalmisteita ja aika iäkkäitä vaunuja, ja nyt niiden nopeus nostetaan 100 kilometriin tunnissa, niin olisiko syytä harkita sitä katsastuksen tarvetta niille? Totta kai poliisi valvoo niitten kuntoa lähtökohtaisesti, mutta jos ne olisi katsastettu esimerkiksi kerran kolmessa vuodessa, me voisimme sillä tavalla saada myöskin liikenneturvallisuutta siltä osin, koska nopeudet kasvavat.

18.37 **Mika Kari sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kaupunkilaisena tervehdin ilolla sitä, että ministeri omassa puheenvuorossaan sanoi, että pyöräteille pysähtymiseen etsitään keinoja, jotta kaupungeissa kivijaloissa toimivat yritykset ja asukkaat pystyvät lastaamaan ja purkamaan joustavasti. On hyvä, että etsitään tällaista vaihtoehtoa. Muussa tapauksessa oltaisiin tilanteessa, joka vaikeuttaisi kyllä ihmisten elämistä kaupungeissa.

Mutta yksi asia, joka vaikeuttaa kaupunkilaisten elämistä, ovat kyllä toisaalta pyörätiet, jotka tuovat hyvää ja mukavaa vaihtelua liikkumiselle — pyörälläkin kaupungissa voi liikkua — mutta usein törmää kyllä siihen, että jalankulkija tarvitsi kypärää melkeinpä enemmän kuin polkupyöräilijä. Ministeri, miten itse arvioitte, pitäisikö meidän enemmänkin keskustella siitä, että myös kaupunkiliikenteessä, kaupunkiympäristössä polkupyöräilevät ihmiset noudattaisivat kohtuutta omassa nopeudessaan liikkuessaan polkupyörällä? Täällä Helsingissä usein tulee ainakin itselleni tilanne, [Puhemies koputtaa] että kypärä pitäisi olla minulla eikä pyöräilijällä.

18.38 **Eeva-Maria Maijala kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen erittäin tyytyväinen siihen, että tähän lakiin tuli merkintä siitä, että suositellaan heijastimen käyt-

töä, sillä muutenhan lähtökohta olisi ollut se, että tämä heijastinasia olisi pitänyt jättää pois laista sen takia, että hyvä lainsäädäntö vaatii sen, että jos määrätään heijastimen käyttö, niin sitä pitäisi pystyä silloin myöskin valvomaan, sanktioimaan se asia, ja tämmöistä sanktiointiasiaa ei pysty käytännössä tekemään. Mutta olen erittäin tyytyväinen, että me saimme laitettua sinne eteen sen sanan "suositellaan", jotta pystytään sitten myöskin lukemaan ja sen mukaisesti toimimaan. Ja minä omalta osaltani haluan kannustaa kaikkia heijastimen käyttöön. Se, mitä minä otin äsken esille, kun kysyin, miten reagoidaan siihen, että jotkut laittavat liikaa, oikein säikähdyttävän määrän, heijastinpintaa näkyville, mikä oikeasti häiritsee liikennettä, on kokonaan eri asia kuin semmoinen asianmukainen, huomiota herättävä, sopiva heijastinmäärä.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Vielä vastauspuheenvuoro, edustaja Juvonen, ja sitten siirrytään puhujalistaan. Jos ministeri haluaa minuutin käyttää edustaja Juvosen jälkeen, niin sen suon hänelle.

18.39 **Arja Juvonen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Minäkin nostan heijastinasian tässä esille. Se on erittäin tärkeää, että siitä mainitaan, ja ei riitä ainoastaan se maininta vaan sitä pitää myös käyttää ja pitää. Monet onnettomuudet jalankulkijoille ja myös pyöräilijöille olisivat ehkäistävissä. Minä olen sitä mieltä, että mieluummin parempi näkyvyys ja useampi heijastin kuin täysin pimeänä siellä tieliikenteessä liikkuminen. Minun mielestäni heijastinpakko kyllä olisi voinut olla ihan niin, että se sisällytetään lakiin, että se on laissa, että käytä heijastinta ja suojaa itsesi. Mitä mieltä te, ministeri, olette tästä asiasta?

Kyllä tuo pyöräilykypäränkin käyttö — se pääkoppa on aika pehmoinen, kun sieltä pyörästä lentää, ja ne ovat kuitenkin vakavia vammoja, tapaturmia, mitä siitä aiheutuu, niin että on sitten vähän näennäistä puhua turvallisuuden [Puhemies koputtaa] parantamisesta, jos ei tarvitse kypärääkään.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ja nyt ministerille vielä minuutin vastauspuheenvuoro. Minä huomaan, että osin tulee samoja kysymyksiä, joihinka ministeri on jo vastannutkin. Sitä keskustelua me emme kovin pitkään jatka. Siirrytään varsinaisiin puhujalistoihin.

18.40 **Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner** (vastauspuheenvuoro): Kiitoksia, puhemies! Laissa on kriteerit sille, miten jalkakäytävälle pysäyttämistä tilapäisesti voidaan tehdä, ja on syytä katsoa, että siitä voidaan pitää kiinni. Heijastimista ja pyöräilykypärän käytöstä on tässä laitettu suositus johtuen myöskin siitä, että meillä ei oikeastaan ole käytännössä mitään mahdollisuuksia sanktioida näitä. Sen takia emme ole määritelleet sinne pakkoa. Jos olisi pakko, pitäisi pystyä sanktioimaan, sitten pitäisi pystyä valvomaan, ja tätä resurssia ei valitettavasti myöskään ole. Toivomme, että tämä suositus, kun se on laissa, kannustaisi sekä pyöräilykypärän käyttöön että heijastimien käyttöön, ja tämä on nyt meidän näkemyksemme mukaan vahvin, mitä tähän tilanteeseen voidaan lain puolella viedä.

Niin kuin puhemies totesi, moniin näistä kysymyksistä olen jo aikaisemmissa puheenvuoroissani vastannut. Kysymys katsastuksesta, jota edustaja Hakanen nosti esille, tulee

valmisteluun kevään aikana, ja siinä kohdassa voidaan tätä asiaa tarkastella vielä uudestaan. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Puhujalistaan.

18.42 **Kari Kulmala sin:** Arvoisa puhemies! Meillä on täällä Suomessa ja eduskunnassa mielenkiintoinen järjestelmä. Jos haluaa puheensa puhujalistan kärkeen, niin silloin kannattaa mennä tuonne eduskunnan kansliaan ja varata se puhe. Minä kävin varaamassa kolme tuntia ennen täysistunnon alkua, ja nyt minä tämän puheen sitten pidän. Elikkä siitä, kun tätä asiaa on alettu käsittelemään, on 1 tunti 40 minuuttia. Olen listan kärjessä, ministerin jälkeen. Kiitoksia tästä.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi muun muassa uusi tieliikennelaki. Nyt olemmekin mielenkiintoisen asian keskellä. Tuon tässä puheessani esiin useamman liikennettä valvovan konstaapelin mielipiteitä, eli nämä eivät ole pelkästään omiani, vaikka seison näiden takana.

Säädämmekö turvallisuutta parantavan lain vai säädämmekö vähemmän byrokratiaa tuovan lain? Molempia emme voi säätää. Kompromissia emme myöskään tarvitse. Voimassa oleva laki on vuodelta 1981, ja se sisältää liikenteen periaatteet, liikennesäännöt, liikenteenohjauslaitteet ja liikennemerkit, ajoneuvojen käyttösäännöt sekä liikennerikkomusten seuraamukset. On selvää, että näitä tulee ajanmukaistaa, mutta vain liikenneturvallisuus edellä.

Esityksen myötä otetaan hyvin huomioon haavoittuvimmassa asemassa olevat, kuten jalankulkijat ja pyöräilijät, joita on noin 28 prosenttia kaikista liikenteen käyttäjistä. Onkin hyvä, että heijastin ja polkupyörän kypäräsäännökset pysyvät tulevassa laissa. Toisaalta laki ilman sanktiota on torso, ja sanktion puuttuminen vähentää sen merkitystä. Jatkossa jalkakäytävän tai pyörätien ylittävän ajoneuvon olisi väistettävä jalankulkijaa, pyöräilijää sekä jalkakäytävän tai pyörätien takana olevan ajoradan liikennettä. Tällä hetkellähän väistämisvelvollisuus on vain jalankulkijaa kohtaan, ellei liikennemerkki jotain muuta osoita. Mielestäni tämä on hyvä muutos.

Niin sanottua jokamiehen peräkärryä eli alle 750 kilon keskiakseliperävaunua voisi vetää 100 kilometriä tunnissa nykyisen 80 kilometrin sijaan. Nämä muutokset voisivat esityksen mukaan vähentää ohitustarvetta ja siten vaikuttaa myönteisesti liikenneturvallisuuteen. Olen asiasta hieman eri mieltä. Ohitustarve saattaa vähentyä, mutta väärin kuormattu peräkärry on erittäin vaarallinen jo 80 kilometrin nopeudessa. Tätä kohtaa kannattaa vielä asiantuntijakuulemisessa tarkentaa, ja nimenomaan liikenneturvallisuus edellä.

Esityksen mukaan talvirenkaita olisi käytettävä talviaikaan silloin, kun sää tai keli sitä edellyttää. Annetaanko siis kuljettajalle itselleen mahdollisuus arvioida, onko keli ja sää hänelle sopiva ja voisiko hän ajaa kesä- vaiko talvirenkailla? Annan esimerkin: Syksyllä ja varsinkin talvella voi keli vaihtua hyvinkin nopeasti. Kun illalla menen nukkumaan, yöllä on satanut lunta, mutta aamulla on kuitenkin mentävä töihin eikä julkisia kulkuvälineitä ole. Tie on liukas ja jäinen — mitä teen? Tuskin alan aamuhämärissä vaihtamaan talvirenkaita, koska silloin myöhästyn töistä, joten lähdenkin liukastelemaan muun liikenteen sekaan luottaen hyvään onneeni ja ajotaitooni. Poliisi valvojana voi olla siellä toisessa päässä minua odottamassa: hänellä on erilainen näkemys tästä kelistä, ja hän kirjoittaa minulle rangaistuksen. No, tämän esityksen myötä tietenkin kitkarenkaiden myynti saattaa lisääntyä, mutta ne eivät ole hyviä kesä- eivätkä talvirenkaita, vaan ne ovat kompromissi molem-

mista. Muussa tapauksessahan ne olisivat myös jokaisessa hälytysajoneuvossa kaupunkien ulkopuolellakin.

Uudet liikennemerkit ovat myös tervetulleita uudistuksia, vaikka entisiäkään ei vielä osata. Uusia olisi tulossa 20—30 kappaletta. Nastarenkaiden käyttöä kieltävä liikennemerkki tuntuu hieman kaukaa haetulta. Kohta varmaankin joudumme laittamaan autoonkin tarran, kun autossa on nastarenkaat, kuten Venäjällä. Sakko tästä tarran puuttumisesta on heillä 500 ruplaa. Venäjällähän ei ole nastarengaspakkoa, mutta kuljettajasta saatetaan tehdä syyllinen, jos joku ajaa auton perään, kun autossa on nastarenkaat. Liikennemerkkiuudistuksessa symboliikkaa yksinkertaistetaan. Ne ovat sukupuolineutraaleja, eli jatkossa ei aikuinen, mieheltä näyttävä henkilö voi enää taluttaa pikkutyttöä, koska sehän on joidenkin mielestä maaseudulla muutenkin hieman arveluttavaa.

Sulkuviiva olisi jatkossa valkoinen, ei enää keltainen. Toivottavasti saadaan jatkossa valkoinen sulkuviiva näkymään yhtä hyvin kuin keltainen lumen ja ohuen jään alta, koska vielä pitkään ajamme itse autoa emmekä istu vain itsestään kulkevan auton kyydissä. Keltainen sulkuviiva on mielestäni selvästi liikenneturvallisuutta ajatellen parempi väri.

Tienkäyttäjien automaattivalvonta lisääntyy merkittävästi uuden tieliikennelain myötä. Mikäli hyväksymme tämän esityksen, liikennevalvontakamerat voivat valvoa automaattisesti ajonopeuksien lisäksi kymmenien liikennesääntöjen noudattamista. Meidän järjestelmämme erikoisuutena on ollut se, että on pitänyt kuvata sekä ajoneuvon rekisterikilpi että kuljettajan kasvot, koska kuljettaja on vastuussa liikennerikkomuksista. Vaatimus liittyy rikosoikeusjärjestelmäämme ja valtion todistustaakkaan. Uusi laki mahdollistaisi sen, että kamera voi kuvata vain pelkkää rekisterikilpeä myös ajoneuvon takaa eli rangaistuksia voisi jatkossa lähettää enemmän ajoneuvojen kuljettajille. Pidän tätä vaarallisena seurauksena jo oikeusturvan kannalta ajateltuna. Pidän tärkeänä, että rangaistus teosta kohdistuu aina oikeaan henkilöön, mitä se ei tosin tälläkään hetkellä Suomessa tee. Väkivaltaisessa perheessä toinen aviopuolisoista voi ajaa autolla ja saada rangaistuksia, ja kolmen rangaistuksen jälkeen vuodessa auton omistajalta lähtee ajo-oikeus, vaikka hän ei olisi ajanut autolla metriäkään. Tämänhän voi väkivaltainen aviopuoliso päättää. Tällaista toimintaa meidän ei pitäisi mahdollistaa.

Lievemmissä liikennerikkeissä luovuttaisiin rikesakkoihin ja sakkomenettelyyn perustuvasta järjestelmästä ja säädettäisiin uusi laaja-alainen liikennevirhemaksu järjestelmineen. Lopullisessa lakiesityksessä ylinopeuksien rikesakkoraja eli liikennevirhemaksuraja on pudotettu takaisin 20 kilometriin tunnissa alun perin ehdotetun 30 kilometrin tunnissa sijasta. Onkohan valtiovarainministeriö puuttunut peliin ja laskenut, kuinka paljon sakkotulot tippuvat, jos hallinnollinen maksu yltää 30 kilometrin tunnissa nopeusylityksiin, vai miksi tämä muutos on tehty?

Jatkossa automaattisen liikennevalvonnan kamerat voivat valvoa turvavyön käyttöä, punaista päin ajoa ynnä muuta. Uusien valvontakohteiden määrä on jatkossa niin suuri, että poliisin nykyiset kamerat eivät niitä vielä osaa tehdä. Turvavyön käytön valvonnan osalta se on hankalaa, koska käräjäoikeudessa pitää pystyä todistamaan, että turvavyö ei ole ollut kiinnitettynä. Käytännössä tämä tapahtuu siten, että kiinnityssolki on ollut näkyvissä valvonnan aikana.

Mikäli lakiesitys menee läpi, se on iso askel kohti keskinopeusvalvontaa, joka on oikeudenmukaisempi tienkäyttäjälle kuin pistekohtainen valvonta. Tällä hetkellä Euroopassa valvotaan jo keskinopeuksia mutta Suomessa ei vieläkään. Keskinopeusvalvontaan riittäisi, että ensimmäinen kameratolppa rekisteröi ohi ajaneen auton rekisterikilven ja ohitus-

ajan, toinen kamera toistaa tämän ja näin auton matka-aika ja sitä kautta keskinopeus saadaan laskettua. Ei se tämän vaikeampaa ole.

Esityksessä on mainittu liikennevirhemaksuja euromääräisesti. Niissä on monessa vielä tarkistamisen paikka. Otan muutaman esimerkiksi: Kun autoilija ajaa päin punaisia, olisi tulossa 100 euron liikennevirhemaksu. Nykyisin tästä joutuu maksamaan päiväsakkoja, muistaakseni 8 päiväsakkoa, ja törkeimmissä tapauksissa kuljettajalta on mahdollisuus ottaa jopa ajo-oikeus pois. Onko teko siis lievenemässä 100 euroon? Toivottavasti ei. Kun autoilija tai matkustaja ei käytä turvavyötä, hänelle määrätään 70 euron liikennevirhemaksu. Tämähän on sellainen asia, että mikäli jokainen käyttäisi turvavöitä, säästyisi noin viidennes kolareissa menehtyneistä, loukkaantuneista puhumattakaan. Tämähän vaikuttaa osaltaan meidän kaikkien liikennevakuutuksen euromäärään. Autoilija, joka ajaa ylinopeutta 1—5 kilometriä tunnissa tiellä, kun nopeusrajoitus on yli 60 kilometriä tunnissa, joutuisi maksamaan 50 euroa. Tämä on sellainen seikka, josta tulee yksiselitteisesti luopua. On selvää, että ylinopeutta ei saa ajaa, mutta kaikesta ei tarvitse rangaista, vaikka valtio rahaa tarvitseekin. Se, mikä ei ole oikeus eikä kohtuus, ei voi olla lakikaan.

Arvoisa puhemies! Uusi tieliikennelaki tarvitsee vielä paljon muutoksia valiokuntakierroksella, että sen voisi tavallinen liikennevalvoja hyväksyä. Uudistuksella tulee parantaa liikenneturvallisuutta, ja sen tulee olla myös sen lopullinen tarkoitus, ei rikkeillä rahastamisen.

18.51 **Katja Taimela sd:** Arvoisa herra puhemies! Noin 2 tunnin puheiden aikana on varmasti käynyt jo ilmi, että keskustelemme siis uudesta tieliikennelaista, jonka yhtenä sisältönä on hallituksen linjausten mukaan säädösten sujuvoittaminen ja digitaalisen kasvuympäristön laaja rakentaminen. Tällä ehdotetulla lailla on myös tarkoitus toimeenpanna valtioneuvoston tekemää periaatepäätöstä liittyen tieliikenteen turvallisuuteen. Tarkoitus on purkaa byrokratiaa ja sitä kautta lisätä kaikkien meidän tienkäyttäjien omaa vastuuta liikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta. Tätä hyvin laajaa esitystä lukiessa on kuitenkin helposti havaittavissa, että varsinaisesti suoraan liikenneturvallisuutta parantavia esityksiä tästä löytyy loppujen lopuksi rajallisesti.

Mitä esityksestä nousee vahvasti silmiin? Ne ovat hallinnolliset virhemaksut, poliisien työmäärän vähentäminen ja sitä kautta mahdollisuus käyttää tieliikenteessä jatkossa entistä enemmän pelkästään automaattista valvontaa. Siirtyminen tähän hallinnolliseen maksuun perustuu poliisia työllistävän byrokratian purkamiseen. Onkin erityinen syy valiokuntatyössä vielä painottaa ja pohtia muun muassa sitä, onko hallinnollinen maksu hyväksyttävä perustuslain ja rikosoikeuden periaatteiden kannalta. Säännösten purkaminen kun ei koskaan saa polkea kansalaisten oikeusturvaa eikä tietenkään perustuslaillisia oikeuksia.

Arvoisa puhemies! Mitä tulee sitten taas tähän automaattisen liikennevalvonnan lisääntymiseen, niin kuten debatissa jo totesin, näen, että se koituu kaikkien liikenteessä liikkuvien eduksi, jos sitä käytetään ennaltaehkäisevästi vaarallisiksi määritellyissä paikoissa, koulujen ja päiväkotien läheisyydessä sekä taajama-alueilla. Mutta jos automaattista valvontaa käytetään tarkoitushakuisina sakkorysinä paikoissa, joissa pienillä rikkomuksilla on liikenneturvallisuuteen vähäiset vaikutukset, ollaan hakoteillä nimenomaan liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Täytyy muistaa, että mikään automaattivalvonta ei hurjasti laajennettunakaan korvaa poliisin läsnäoloa liikenteessä. Valvontakamerat eivät toistaiseksi näe muun muassa päihteiden käyttöä, ajoneuvon kuntoa tai kuljettajan ajoterveyttä — tästä oli loistavia puheenvuoroja debatissa useampiakin.

Mitä tulee debatissa myös paljon puhuttaneeseen rikesakon korvaavan virhemaksun määräytymiseen, tästähän on ollut viime päivinä useampi lehtijuttu, enkä pitäisi tätä puhetta pelkästään uutisankkana, joksi sitä tässä debatissa myös kutsuttiin. Uutena laissa ovat siis tulossa 1—5 ja 5—10 kilometrin tunnissa ylinopeudesta annetut uudet alemmat maksuluokat, ja eniten keskustelua julkisuudessa on ollut siitä, miten tämä toteutuu käytännössä. Tehdäänkö lakeja noudatettavaksi vai ei? Milloin lakeja tulkitaan Poliisihallituksen tulkintojen mukaan? Yksi yhteydenottaja jopa kysyi, tulkitaanko niitä sitten välillä vastuuministeri Bernerin mukaan.

Niin kuin debatissa kuulimme, Poliisihallitus on tänään kirjelmöinyt, ettei se reagoi marginaalisiin ylinopeuksiin, mutta hallituksen esitys pitää tämän tahtotilan kyllä vahvasti sisällään. Rohkenen epäillä, että liikenneturvallisuutta tämä maksutason ja puuttumisrajan kanssa poukkoilu tuskin edistää — minä väitän, että me olemme kaikki tässä salissa siitä samaa mieltä. Jos pääpaino liikennekäyttäytymisen huomioinnissa kiinnittyy entistä enemmän nopeusmittarin havainnointiin, se on jostain muusta pois. Liikennevirtojen joustavuus heikkenee, ympäristötavoitteet romuttuvat ja ohitustilanteiden määrät tulevat kasvamaan.

Kaiken kaikkiaan pitää kiittää tästä käsittelystä, ministeriä laajasta esittelypuheenvuorosta. Mutta niin kuin on kuultu tämän 2 tunnin keskustelun aikana, varmasti tämä vaatii hyvin tasokkaan, laadukkaan, pitkän valiokuntakäsittelyn, jonka jälkeen sitten katsotaan, ollaanko tämän saman lakiesityksen kanssa lopullisessa käsittelyssä tässä salissa.

18.56 **Reijo Hongisto sin:** Arvoisa herra puhemies! Lähetekeskustelussa on jo paljon keskustelua herättänyt lakiuudistus, joka on tarpeen. Kuten ministeri Berner sanoi esittelypuheenvuorossaan, tieliikennelaki on koko kansan laki, näinhän se on.

Lakiesitys kokoaa yhteen liikenteessä käyttäytymistä koskevan lainsäädännön. Tavoitteena on poistaa tulkinnanvaraisuuksia ja puutteellisuuksia. Kokonaistavoitteena on liikenneturvallisuuden laaja-alainen edistäminen. "Esitys tukee hallitusohjelman mukaista säädösten sujuvoittamisen kärkihanketta ja norminpurkua: useita asetuksia ja päätöksiä kumottaisiin. Muutokset selkeyttäisivät sääntelyä ja käytäntöjä sekä vähentäisivät jossain määrin myös hallinnollista taakkaa." Hyvältä kuulostaa.

Esityksessä on valtava määrä uutta asiaa, jopa uusia liikennemerkkejä. En käy niitä tässä erikseen esittelemään, vaan tässä vaiheessa lain käsittelyä haluan korostaa sitä, että tämän uuden lain jalkauttaminen jalankulkijasta superrekan kuljettajaan vaatii onnistuvaa valistusohjelmaa. Ministeri Bernerin tarmokkuuden tuntien minä uskon, että valistusohjelman valmistelut ovat ministeriössä ja ministeriön yhteistyökumppaneilla jo pitkällä. Esitys muuttaa käytäntöjä, jotka voivat olla monelle liikkujalle hyvin sisäänrakentuneita, ikään kuin menneet selkäytimeen. Näin ollen uuden oppiminen voi olla heille vaikeaa. Erityisesti iäkkäämmät liikkujat tulee ottaa huomioon valistustyössä painopistemäisesti, jotta liikenneturvallisuus edelleen paranee.

Arvoisa puhemies! Ihan tässä lopuksi painotan vielä tätä, kun monta kertaa debatissa puhuttiin liikenteen valvonnasta, että otetaanko puuttumisrajaksi kilometri ylinopeutta vai jotakin muuta — sanon nyt vielä kerran sen — että nykyisenkin lain voimassa ollessa jopa 1 kilometrin ylitys mahdollistaa sen, että poliisi voi kirjoittaa siitä rikesakkomääräyksen, ja jos on ylitystä enemmän, niin sitten voi kirjoittaa rangaistusmääräyksen. Tämänkin lain voimassa ollessa voidaan tämä rikesakkomääräys kirjoittaa. Poliisi ei sitä kirjoita, kysymys on puuttumiskynnyksestä, ja silloin kun partio sitä liikenteenvalvontaa tekee, katso-

taan, tapahtuuko se ylitys jossakin 40 tai 50 kilometrin nopeusrajoitusalueella, päiväkodin vieressä, jolloinka se puuttumiskynnys on huomattavasti alhaisempi, vai tapahtuuko se muutaman kilometrin ylitys 100 kilometrin nopeusrajoitusalueella jossakin korpitaipaleella. Siellä korpitaipaleella se liukuma saattaa olla vähän suurempi kuin siinä päiväkodin vieressä. Uskon ja luotan, että tällä tavalla poliisi myöskin tulevaisuudessa valvoo liikennettä.

Arvoisa puhemies! Minä kannatan tätä lakiesitystä. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Myönnän vielä puheenvuoron edustaja Maijalalle.

18.59 **Eeva-Maria Maijala kesk:** Arvoisa puhemies! Tällä vaalikaudella on tieliikennepuolella pantu tuulemaan. Sieltä on tullut todella paljon lakeja, ja moni asia on meillä liikenne- ja viestintävaliokunnassa nytten myöskin työn alla. Näyttää siltä, että on tekemisen meininki ja on halu todellakin saada jotakin tuloksia aikaiseksi, ja olen erittäin tyytyväinen, että on tapahtunut. On todella tarpeellisia muutoksia saatu aikaiseksi ja tällä hetkellä liikkeellä.

Nyt olennaista ja tärkeää on se, että me saamme tästä laista, mikä tämä tieliikennelaki on, kentälle oikeanlaisen tiedottamisen aikaiseksi, että ihmiset tietävät, mitä kaikkea muutoksia on tulossa. Nämä muutokset, mitä nyt esitetään, ovat minun mielestäni kaikki todella järkeviä. Niistä on keskusteltu paljon, niitä on työstetty paljon, ja nyt näyttää siltä, että olemme pääsemässä hyvään lopulliseen ratkaisuun. Tosin valiokunnassa varmasti tulemme vielä käsittelemään tätä lakia hyvin paljon ja joudumme hiomaan ja katsomaan jokaista kohtaa vielä, että mitä siellä tarkasti on, jotta me löydämme porsaanreiätkin, mitä siellä on olemassa. Tämän takia varmasti kuuntelemme aika monta asiantuntijaa tämän osalta ja toivottavasti saamme sitten nämä loputkin ongelmat sieltä poistettua.

Erityisen kiitollinen olen siitä, että tämä ajokieltoasia nytten parani, niin että pienistä rikesakoista, pienistä virheistä ei mene sitten työpaikka ihmisiltä alta pois, näitten pienten rikkeiden vuoksi.

Talvirengasasiaa jo aikaisemmin toin esille, mutta vielä sanon siitä sen, että tämän vuoden alusta on tullut voimaan raskaalla liikenteellä talvirenkaitten pakko elikkä lakisääteinen velvoite. Ja nyt tämän jälkeen, Suomi kun on laaja maa, niitä laitetaan sen mukaisesti, mikä on olennainen ja tärkeä ajankohta niiden laittamiselle. Todellakin Kilpisjärventiellä on nyt viimeisen viikon aikana mennyt useampi rekka taas kerran ojaan, ja sehän ei ole vielä ollut edes talvirengaspakkoaikaa, mutta meillä Lapissa on todellakin talvi ollut nyt jo pitkästi toista kuukautta, niin että siellä olisivat kyllä kaikilla saaneet talvirenkaat olla alla. No, minulla onneksi on ollut, kun pakkohan on ollut olla jo talvirenkaat alla.

Heijastin- ja kypäräasiat — on todella hyvä, että ne saatiin tähän matkaan suosituksena, mutta meidän kaikkien tehtävä on myöskin auttaa ihmisiä ymmärtämään, että pidetään niitä nyt sitten yllämme.

Turvavyöasia oli tässä myöskin esillä. Turvavyön käyttämisestä on monesti ihmisellä — ja jatkossakin on kuitenkin näissä tietyissä ääritilanteissa — oma mielipide, laittaako sen näissä ääritilanteissa päälle vai ei. Itse ruukaan taksiinkin istuessa aina sanoa, että rakastan itseäni niin paljon, että laitan turvavyön kiinni. Toivon mukaan kaikki muutkin liikenteessä olijat rakastavat itseänsä niin paljon, että laittavat turvavyön kiinni, sillä suurin kärsijä on aina se henkilö, joka ei itse laita turvavyötä kiinni.

Sitten vielä ajoneuvokohtaisista nopeusrajoituksista: Siitä minä olen tyytyväinen, että jatkossa on sama nopeus kaikilla ajoneuvoilla, sillä se on selvästi vaikeuttanut ja hidastanut liikennettä, että siellä on joukossa ajoneuvoja, jotka eivät saa ajaa kuin kahdeksaakymppiä, vaikka niillä ajoneuvoilla kuitenkin aivan jouhevasti pystyy satasta ajamaan. Eli tämmöisiä hidasteita saadaan pois liikenteestä.

Näillä eväillä nyt sitten jatkamme tämän talven. Me saamme varmasti aika monta kuukautta tätä työstää, että saamme tämän lopulliseen muotoon. — Kiitos.

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Ärade ledamöter! I enlighet med talmanskonferensens förslag avbryts debatten i det här skedet och fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt debatten klockan 19.04.

Riksdagen fortsatte debatten klockan 22.01.

Andre vice talman Arto Satonen: Nu fortsätter behandlingen av ärende 3 som avbröts tidigare under detta plenum.

22.01 **Satu Hassi vihr:** Arvoisa puhemies! Muutama täydennys siihen, mitä aikaisemmassa keskustelussa jo vastauspuheenvuoroissa totesin:

Hallituksen esityksessä on monia hyviä asioita. Esimerkiksi se, että erikseen liikennemerkeillä merkitsemällä voidaan yksisuuntaisella kadulla sallia myös vastakkaiseen ajosuuntaan pyöräily. Tämähän on käytäntö hyvin monessa Euroopan maassa. Esimerkiksi sinä aikana kun olin EU-parlamentin jäsen, totesin, että Brysselissä ja Strasbourgissa tällainen käytäntö on. On myös hyvä asia, että laki mainitsee uutena mahdollisuutena erillisen pyöräkadun, jolla autot voivat ajaa, mutta autoilijan tulee antaa pyöräkadulla esteetön kulku pyöräilijöille ja näin sovittaa nopeutensa pyörien nopeuden mukaiseksi.

Mutta vielä haluaisin esittää lisäksi muutaman perustelun asialle, jonka edustaja Parviainen ja minä nostimme replikoinnissa aikaisemmin tänään esille, eli perusteluja sille, että taajamien pääsääntöinen nopeus laskettaisiin 30 kilometriin tunnissa ja että vain silloin, jos suunnittelussa osoitetaan erityiset perustelut sille, että kadun nopeusrajoitus on tätä suurempi, suuremmat nopeudet olisivat sallittuja. Jos ajatellaan pyöräilyä, tämä tarkoittaisi sitä, että pyöräilyn turvallisuus yleisesti paranisi huomattavasti. Tarvittaisiin vähemmän erillisiä pyöräväyliä. Mutta vielä tärkeämpää on se, että kävelevien ja pyöräilevien lasten onnettomuusriski niillä kaduilla, joiden nopeusrajoitus on neljäkymppiä tai viisikymppiä, on 3—5-kertainen verrattuna alueisiin, joiden nopeusrajoitus on 30 kilometriä tunnissa. Tämä myös vähentäisi päästöjä, koska ajotapa muuttuisi tasaisemmaksi. Tarve liikennevalo-ohjauksiin [Puhemies koputtaa] näillä alueilla vähenisi, ja kaiken kaikkiaan se vaikuttaisi parantavasti liikennekäyttäytymiseen ja sen myötä turvallisuuteen yleisesti.

Riksdagen avslutade debatten.

Punkt i protokollet PR 127/2017 rd

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet, som grundlagsutskottet och lagutskottet ska lämna utlåtande till.