

POLIISIMIESTEN MIELIPITEITÄ TIELIIKENNELAKIUUDISTUKSESTA

Teemu Tiensuu ja Antti Sukari

Syksy/2020

Tiivistelmä

Tekijä(t)	Tutkinto
Teemu Tiensuu ja Antti Sukari	Poliisi (AMK)
Julkaisun nimi	Julkisuusaste
Poliisimiesten mielipiteet tieliikennelakiuudistuksesta	Julkinen
Ohjaaja	Opinnäytetyön muoto
Pasi Peltonen ja Arja Mäkelä	Tutkimuksellinen
Tiivistelmä <p>Tieliikennelakiuudistus astui voimaan 1.6.2020. Tässä tutkimustyössä on selvitetty haastatteluilla yksittäisten poliisimiesten mielipiteitä tieliikennelakiuudistuksesta.</p> <p>Haastattelut rajattiin koskemaan poliisin työn kannalta keskeisimpiä tieliikennelakiuudistuksia, joiden määrittelemiseen käytimme apuna poliisilaitoksille jaettua koulutusmateriaalia uudesta tieliikennelaista.</p> <p>Tässä tutkimustyössä on haastateltu neljää poliisimiestä, joista kaksi työskentelee Oulun poliisilaitoksella ja kaksi Lounais-Suomen poliisilaitoksella. Haastattelut on tehty toukokuun ja kesäkuun aikana vuonna 2020. Haastatteluvastauksista on etsitty vastauksia opinnäytetyömme tutkimusongelmiin, jotka ovat tieliikennelakiuudistuksen tunnettuus työyhteisöissä, muutosvastarinta ja muutosviestintä.</p> <p>Haastatteluvastauksista ilmenee vaihtelua siinä, miten hyvin tieliikennelakiuudistus tunnetaan poliisimiesten keskuudessa. Uudistuksen tarkoitus ja tavoitteet koetaan osittain epäselviksi ja uutta tieliikennelakia kohtaan on havaittavissa muutosvastarintaa.</p>	
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja -vuosi
41+18 liitesivua	Syyskuu 2020
Avainsanat Muutos, muutosvastarinta, muutosviestintä, tieliikennelaki	

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	3
2 TIELIIKENNELAKI.....	5
2.1. Kääntyminen	5
2.2 Väistämisvelvollisuus risteyksessä.....	7
2.3. Pysäyttäminen ja pysäköinti	8
2.4 Teknisen laitteen käyttäminen.....	9
2.5 Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi.....	10
2.6 Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä	11
2.7 Liikenne rikkomusten dekriminointi.....	13
3 POLIISIORGANISAATIO MUUTOKSESSA.....	14
3.1 Poliisiorganisaatio	14
3.2 Muutos.....	16
3.3 Muutosvastarinta	17
3.4 Muutosviestintä	20
4 TUTKIMUS UUDESTA TIELIIKENNELAISTA.....	23
4.1 Tutkimusongelmat.....	23
4.2 Tutkimusmenetelmät	23
4.3 Tutkimuksen rajaus	24
4.4 Tutkimustulokset	25
4.4.1 Kääntyminen.....	26
4.4.2 Väistäminen liikennemerkkien mukaan.....	27
4.4.3 Pysäköinti.....	28
4.4.4 Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi	28
4.4.5 Varovaisuusvelvoite.....	29
4.4.6 Ajoneuvoyhdistelmien nopeusrajoitukset.....	30
4.4.7 Teknisten laitteiden käyttö.....	30
4.4.8 Liikennevirhemaksu.....	31
4.4.8 Muuta	32

5 JOHTOPÄÄTÖKSET	34
6 POHDINTA	38
LÄHTEET	40
LIITTEET	

1 JOHDANTO

Tässä opinnäytetyössä kartoitetaan poliisimiesten mielipiteitä 1.6.2020 voimaan tulleesta tieliikennelaista. Opinnäytetyössä pyritään selvittämään liikenteen kanssa päivittäin työskentelevien poliisimiesten mielipiteitä lakimuutosta kohtaan. Opinnäytetyön tavoitteena on teemahaastattelujen avulla tutkia, miten virassa olevat poliisimiehet kokevat 1.6.2020 voimaan astuneen tieliikennelain tuomat muutokset ja mitä mielipiteitä heillä on sen tuomista uudistuksista ja miten he uskovat niiden vaikuttavat omaan työskentelyynsä liikenteen valvonnan osalta.

Tämän opinnäytetyön aiheeksi valikoitui tieliikennelakiuudistus, koska sen voimaantulo ajoittui opinnäytetyön tekijöiden opintoihin kuuluvan työharjoittelun ajalle. Opinnäytetyön tekijät kokivat, että aihe on tärkeä oman oppimisen kannalta. Lisäksi ajatuksena oli herättää keskustelua poliisilaitoksissa, joissa opinnäytetyön tekijät suorittivat opintoihin kuuluvaa työharjoittelua.

Kevääksi 2020 oli poliisilaitoksille suunniteltu koko henkilöstön osalta käytäväksi koulutuspäivät uuteen tieliikennelakiin liittyen. Maaliskuussa 2020 Suomessa alkoi vaikuttaa muualla maailmalla jo aiemmin levinnyt Covid-19 -pandemia. Tämä siirsi koulutukset verkko-opinnoiksi suurimmassa osassa Suomen poliisilaitoksista. Covid-19 vaikutti poliisilaitosten lisäksi käytännössä kaikkiin yhteiskunnan rakenteisiin. Vallitsevan tilanteen takia poliisiammattikorkeakoulun opintoihin kuuluvan työharjoittelun puolessavälissä oleva kolme viikkoa kestävä lähijakso toteutettiin osaltamme kahta päivää lukuun ottamatta etäopintoina. Kurssillemme lähijaksolle toteutetuksi suunniteltu opetuspaketti uuteen tieliikennelakiin jouduttiin viruksen aiheuttaman poikkeustilan vuoksi suorittamaan etäopiskeluna itsenäisesti. Koulutuksen muuttuminen lähiopetuksesta etäopetukseksi poliisilaitoksissa ja poliisiammattikorkeakoulussa saattoivat vaikuttaa osaltaan liikenteen parissa työskenteleviin haastateltaviin ja harjoittelussa oleviin haastattelijoihin. Lähiopetuksessa tapahtuva vuorovaikutus jäi puuttumaan molemmilta ryhmiltä, niin haastateltavilta kuin haastattelijoilta.

Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää yksittäisten poliisimiesten mielipiteitä 1.6.2020 voimaan astuneesta tieliikennelaista ja sen vaikutuksista poliisityöhön käytännössä. Opinnäytetyön haastattelut rakennettiin vertailemalla 31.5.2020 asti voimassa ollutta

tieliikennelakia 1.6.2020 voimaan astuneeseen tieliikennelakiin. Yksittäisten poliisimiesten mielipiteiden avulla työssä tulkitaan ja havainnoidaan tutkimusongelmiin liittyviä teemoja. Haastattelut toteutettiin haastattelemalla Lounais-Suomen ja Oulun poliisilaitosten virassa olevia poliisimiehiä, joista jokainen soveltaa työssään tieliikennelakia. Opinnäytetyön tutkimusongelmat ovat seuraavat: Tieliikennelakiuudistuksen tunnettuus työyhteisöissä, muutosvastarinta ja muutosviestintä.

Opinnäytetyön teoriapohja koottiin tutkimusongelmia käsittelevistä kirjallisuuslähteistä sekä lakiteksteistä. Teoriapohjan kirjoittamisen jälkeen suunniteltiin haastattelupohja. Haastattelujen teemat koottiin poliisityön kannalta keskeisimpien tieliikennelakimuutosten pohjalta. Teoriapohjaa ja haastatteluiden tuloksia verrattiin keskenään. Tämän jälkeen saatuja tuloksia analysoitiin ja niiden pohjalta pyrittiin vastaamaan tutkimusongelmiin.

2 TIELIIKENNELAKI

1.6.2020 voimaan tullut tieliikennelaki yhdistelee ja pyrkii selkeyttämään aiempaa laki- ja asetusviidakkoa yhteneväisemmäksi ja helpommin tulkittavaksi kokonaisuudeksi. 31.5.2020 asti voimassa ollut tieliikennelaki oli pilkottuna erilaisiksi asetuksiksi ja hallituksen esitöiksi varsinaisen tieliikennelain rinnalle. 31.5.2020 asti voimassa ollut tieliikennelaki säädettiin 3.4.1981.

Olemme poliisiammattikorkeakoulun opetuksessa tutustuneet rinnakkain molempiin tieliikennelakeihin. Tässä teoriapohjassa vertailemme 3.4.1981 ja 10.8.2018 säädettyjä tieliikennelakeja. Tässä opinnäytetyössä käytämme 3.4.1981 säädetyistä tieliikennelaista termiä vanha tieliikennelaki ja 10.8.2018 säädetyistä tieliikennelaista termiä uusi tieliikennelaki. Lakipykälät kirjoitetaan sellaisenaan alkuperäisenä, koska pienikin muutos lakitekstin sanamuotoihin saattaa muuttaa oleellisesti pykälän merkitystä. Esittelemme tieliikennelain kohdat pykälä kerrallaan, aloittamalla 3.4.1981 säädetyistä lainkohdasta, jonka jälkeen esittelemme 10.8.2018 säädetyistä lainkohdan. Tässä työssä keskitymme tieliikennelain kohtiin, jotka ovat muuttuneet oleellisesti tai niistä on säädetty kokonaan uusi pykälä. Opinnäytetyössä käsitellyt tieliikennelain kohdat ovat samoja, joita on käsitelty poliisin henkilöstölle jaetussa koulutusmateriaalissa. Johtuen Covid-19 -pandemiasta vain osa poliisin henkilöstöstä ehti saada koulutuksen ohjatusti, kun taas vastaavasti osa henkilöstöstä tutustui uuteen lakiin ja siitä jaettuun materiaaliin itsenäisesti.

2.1. Kääntyminen

Ensimmäinen tässä opinnäytetyössä käsitelty lakipykälä koskee kääntymistä. 31.5.2020 asti voimassa olleessa vanhassa tieliikennelaissa kääntymisestä on kirjattu tieliikennelain 12 §:ään seuraavasti:

Kääntyvän ajoneuvon kuljettaja ei saa aiheuttaa vaaraa tai tarpeetonta estettä muille samaan suuntaan kulkeville.

Risteyksessä on oikealle käännettäessä ohjattava mahdollisimman lähelle risteävän ajoradan oikeata reunaa. Vasemmalle käännettäessä on ohjattava siten, että ajoneuvo jättää risteyksen välittömästi risteävän ajoradan keskiviivan oikealla puolella tai yksisuuntaisen ajoradan vasemmalla reunalla. (TLL 3.4.1981/267.)

Vastaavat lakitekstit koskien kääntymistä ovat 1.6.2020 jälkeen voimassa olevassa uudessa tieliikennelaissa on kirjattu 22 §:ssä seuraavasti:

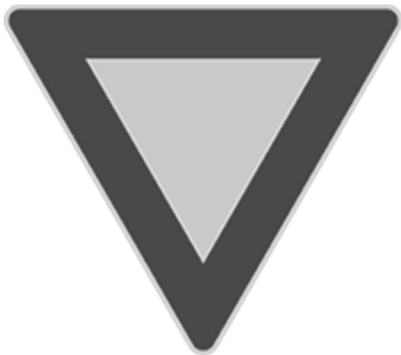
Kääntyvällä ajoneuvolla ei saa aiheuttaa vaaraa eikä tarpeetonta estettä muille samaan suuntaan kulkeville.

Risteyksessä on ajoneuvolla oikealle kääntyttäessä ohjattava mahdollisimman lähelle risteävän ajoradan oikeaa reunaa. Risteyksessä on ajoneuvolla vasemmalle kääntyttäessä ohjattava niin, että ajoneuvo jättää risteyksen välittömästi risteävän ajoradan keskiviivan tai, jos keskiviivaa ei ole, keskilinjan oikealla puolella tai yksisuuntaisen ajoradan vasemmalla reunalla.

Jos risteävällä ajoradalla on ajosuunnassa kaksi tai useampia ajokaistoja, saa ajoneuvolla poistua risteyksestä sopivinta ajokaistaa käyttäen muu liikenne huomioon ottaen. (TLL 10.8.2018/729.)

Suurimpana erona vanhan tieliikennelain 12 § ja uuden tieliikennelain 22 § välillä on se, että ennen on velvoitettu kääntymään lähimmälle ajokaistalle. Esimerkiksi kääntyäessä kaksikaistaiselle tielle, on pitänyt kääntyä lähimmälle kaistalle. 1.6.2020 voimaan astuneessa uudessa tieliikennelaissa saa tienkäyttäjä itse valita kummalle kaistalle kääntyy, kunhan sen tekee turvallisesti eikä aiheuta vaaraa muulle liikenteelle. Mahdollisena ongelmatilanteena tästä voi muodostua skenaario, jossa vastakkaisista suunnista kääntyvät autot valitsevat saman kaistan ja törmäävät toisiinsa. Etenkin kolmikaistaisella tiellä, jossa molemmat autot valitsevat keskimmäisen kaistan lähimmän kaistan sijaan, voi syyllisyyskysymys muodostua ongelmalliseksi.

2.2 Väistämisvelvollisuus risteyksessä



Kuva 1. Väistämisvelvollisuutta osoittava liikennemerkki.

Vanhan tieliikennelain asetuksen 231 mukaan väistämisvelvollisuus risteyksessä kuvataan seuraavalla tavalla:

Merkillä osoitetaan, että risteykseen tulevan ajoneuvon on väistettävä ajoneuvoja ja raitiovaunuja, jotka saapuvat risteykseen risteävältä tieltä tai etuajo-oikeutetulta suunnalta. Liikenneympyrässä merkillä osoitetaan, että liikenneympyrään tulevan ajoneuvon on väistettävä liikenneympyrää käyttäviä ajoneuvoja ja raitiovaunuja. Lisäkilvellä 815 varustettuna merkkiä voidaan käyttää ennakkomerkkinä. Lisäkilvellä 816 varustettuna sitä voidaan käyttää merkin 232 ennakkomerkkinä. Merkillä voidaan osoittaa myös tieliikennelain 14 §:n 3 tai 4 momentin mukainen väistämisvelvollisuus. (TLA 5.3.1982/182 muutettu TLA 23.12.1998/1133.)

Uudessa tieliikennelaissa väistämisvelvollisuutta risteyksessä B5 liikennemerkin mukaan käsitellään seuraavasti:

Merkillä osoitetaan, että ajoneuvolla ja raitiovaunulla on väistettävä risteyksessä muita ajoneuvoja ja raitiovaunuja. Risteyksessä kääntyttäessä on lisäksi noudatettava 24 §:n 2 momentissa säädettyä väistämisvelvollisuutta. Liikenneympyrässä merkkiä käytetään merkin D2 kanssa.

Lisäkilpi H23.1 merkin yhteydessä osoittaa, että tietä risteää kaksisuuntainen pyörätie.

Lisäkilpi H22.1 tai H22.2 merkin yhteydessä osoittaa kääntyvän suunnan, jonka ajoneuvoja ja raitiovaunuja ajoneuvon ja raitiovaunun on väistettävä.

Lisäkilvellä H4 varustettuna merkkiä voidaan käyttää ennakkomerkkinä. Lisäkilvellä H5 varustettuna merkkiä voidaan käyttää merkin B6 ennakkomerkkinä. (TLL 10.8.2018/729 muutettu TLL 8.5.2020/360.)

Vanhan asetuksen mukaan ajoneuvon tuli väistää risteävältä tieltä saapuvaa ajoneuvoa. Vastaavasti uudessa tieliikennelaissa säädetään, että ajoneuvon on väistettävä muita ajoneuvoja eikä pelkästään risteävältä tieltä saapuvia ajoneuvoja.

2.3 Pysäyttäminen ja pysäköinti

31.5.2020 asti voimassa olleen vanhan tieliikennelain 26 §:ssä käsitellään ajoneuvon pysäyttämistä ja pysäköintiä.

Ajoneuvon saa tiellä pysäyttää tai pysäköidä vain oikealle puolelle. Yksisuuntaisella tiellä on pysäyttäminen ja pysäköinti myös vasemmalle puolelle tietä sallittu.

Ajoneuvo on pysäytettävä tai pysäköitävä tien suuntaisesti ja mahdollisimman kauas ajoradan keskeltä.

Maitoa kuljettavan ajoneuvon saa taajaman ulkopuolella pysäyttää kaksisuuntaisellakin tiellä myös tien vasemmalle puolelle maitolaiturin kohdalle kuormaamista ja kuorman purkamista varten. Tällöin kuljettajan on noudatettava erityistä varovaisuutta. (TLL 3.4.1981/267.)

1.6.2020 voimaan astuneen uuden tieliikennelain 36 §:ssä käsitellään ajoneuvon pysäyttämistä ja pysäköintiä seuraavasti:

Ajoneuvon saa pysäyttää tai pysäköidä vain tien oikealle puolelle. Yksisuuntaisella tiellä on pysäyttäminen ja pysäköinti myös vasemmalle puolelle tietä sallittu. Taajamassa vasemmalle puolelle tietä pysäyttäminen ja pysäköinti on sallittu myös kaksisuuntaisella tiellä, jos se ei vaaranna eikä häiritse liikennettä.

Ajoneuvo on pysäytettävä tai pysäköitävä tien suuntaisesti ja mahdollisimman lähelle tien reunaa. (TLL 10.8.2018/729.)

Vanhan tieliikennelain 26 §:ssä ja uuden tieliikennelain 36 §:ssä käsitellään ajoneuvon pysäyttämistä ja pysäköintiä. Suurimpana muutoksena 1.6.2020 voimaan tullessa uudessa

tieliikennelaissa on, että auton pysäköiminen on taajama-alueella sallittua kaksisuuntaisella tiellä ajoradan vasempaan reunaan keula menosuuntaan päin. Vanhan tieliikennelain mukaan auto on pitänyt pysäköidä kaksisuuntaisella tiellä keula menosuunnan mukaisesti tien oikeaan reunaan.

2.4 Teknisen laitteen käyttäminen

Vanhan tieliikennelain 24 a § käsittelee viestintälaitteiden käyttöä ajon aikana.

Radio- tai televisiovastaanotinta, muuta äänen- tai kuvantoistolaitetta taikka viestintälaitetta ei saa ajon aikana käyttää siten, että laitteen käyttö voi haitata ajoneuvon hallintalaitteiden käyttöä tai muuten häiritä kuljettajan keskittymistä liikenteeseen.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja ei saa ajon aikana käyttää matkapuhelinta siten, että pitää sitä kädessään. (TLL 3.4.1981/267 muutettu TLL 24.5.2002/423.)

Uuden tieliikennelain 98§ käsittelee teknisten laitteiden käyttämistä ajon aikana.

Ajoneuvossa ei saa ajon aikana käyttää teknistä laitetta tai järjestelmää siten, että sen käyttäminen haittaa tai vaarantaa ajoneuvolla ajamista.

Moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tai raitiovaunun kuljettaja ei saa ajon aikana käyttää viestintävälinettä siten, että pitää sitä kädessään. (TLL 10.8.2018/729.)

Hallituksen esitöistä selviää, että pykälässä mainitulla ajon aikana tapahtuvalla teknisen laitteen käyttämisellä tarkoitetaan ajoneuvon tosiasiallista kuljettamista eli tilannetta, jossa ajoneuvo on liikkeessä. Tämä muutos on mahdollistanut 1.6.2020 alkaen sen, että esimerkiksi liikennevalojen vaihtumista odottaessa voi paikallaan olevan auton kuljettaja vapaasti käyttää matkapuhelinta. Vanhan tieliikennelain mukaan teknisten laitteiden käyttö ajon aikana on ollut kiellettyä myös ajoneuvon olleessa pysähtyneenä esimerkiksi liikennevaloihin.

2.5 Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi

1.6.2020 voimaan astuneessa uudessa tieliikennelaissa 183 § käsitellään ajon estämistä päihtymyksen vuoksi.

Jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä hänen syyllistyneen rattijuopumukseen, ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn, poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voivat kieltää ja tarvittaessa estää häntä kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvo tai raitiovaunua, kunnes hänen elimistössään ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia (TLL 10.8.2018/729).

Vanhassa tieliikennelaissa ei ollut vastaavaa ajon estäminen päihtymyksen vuoksi pykälää.

2.6 Ajoneuvoyhdistelmien nopeusrajoitukset

Vanhan 30.5.2020 asti voimassa olleen tieliikennelain aikana henkilö- ja pakettiautolla, johon oli kytketty luokittelumassaltaan enintään 750 kilogramman painoinen perävaunu, oli suurin sallittu nopeus 80 kilometriä tunnissa. (TLA 4.12.1992/1257).

1.6.2020 voimaan tulleen uuden tieliikennelain 99 § käsitellään ajoneuvoyhdistelmien nopeusrajoituksia. Uuden tieliikennelain liitteessä 5.2 käsitellään suurimpia sallittuja nopeuksia ajoneuvoyhdistelmille, jotka on muodostettu moottorikäyttöisestä ajoneuvosta sekä hinattavasta tai hinattavista ajoneuvoista. Henkilö- ja pakettiautolla, johon on kytketty luokittelumassaltaan enintään 750 kilogramman painoinen perävaunu, suurin sallittu nopeus uuden tieliikennelain mukaan on 100 kilometriä tunnissa. (TLL 10.8.2018/729.)

2.7 Poikkeukset velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä

31.5.2020 asti voimassa ollut tieliikennelain 48§ käsittelee poikkeussäännöksiä.

Hälytysajoneuvon ja poliisiajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettaja saa kiireellisessä tehtävässä tarpeellista varovaisuutta noudattaen poiketa niistä liikennesäännöistä, jotka eivät erityisesti koske häntä. Hänen on kuitenkin annettava esteetön kulku junalle ja muulle rautatiekiskoilla kulkevalle laitteelle. Hälytysajoneuvon ja saattuetta vetävän poliisiajoneuvon kuljettajan on annettava säädettyjä ääni- ja valomerkkejä (TLL 3.4.1981/267 muutettu TLL 8.6.2001/476).

Säädettyjä valomerkkejä antavaa hälytysajoneuvoa ja poliisin, rajavartiolaitoksen, Tullin taikka sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain 86 §:n 1 momentin mukaisessa virkatehtävässä olevaa ajoneuvoa sekä sanottuja merkkejä antavan poliisiajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvaa ajoneuvoa saa, milloin tehtävä välttämättä sitä edellyttää, erityistä varovaisuutta noudattaen kuljettaa sellaisella tiellä, tien osalla tai alueella, jolla ajaminen muutoin on kielletty (TLL 3.4.1981/267 muutettu 28.3.2014/259).

Poliisimiehellä, tullimiehellä, rajavartiomiehellä sekä sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetussa laissa tarkoitetulla rikosten ennaltaestämisen - ja paljastamistehtävissä toimivalla virkamiehellä on tarkkailutehtävässä ja teknisen tarkkailun tehtävässä ja poliisimiehellä peitetoimintatehtävässä ja valeostotehtävässä toimiessaan erityistä varovaisuutta noudattaen sama oikeus kuin säädettyjä ääni- ja valomerkkejä antavan poliisiauton kuljettajalla poiketa tämän lain säännöksistä (TLL 3.4.1981/267 muutettu TLL 19.9.2014/757).

1.6.2020 voimaan tulleen uuden tieliikennelain 184§ käsittelee poikkeuksia velvollisuudesta noudattaa liikennesääntöjä.

Tienkäyttäjä saa olla noudattamatta liikennesääntöjä, liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvoitetta, määräystä, rajoitusta tai kieltoa taikka ajoneuvon käyttöä koskevaa säännöstä erityistä varovaisuutta noudattaen ja tehtävän sitä edellyttäessä.

1) hälytysajoneuvon kuljettajana tai matkustajana;

2) poliisitehtävässä, tullitehtävässä tai rajavartioitehtävässä;

3) puolustusvoimien esitutkintatehtävässä tai sotilaskurinpidosta ja rikostorjunnasta puolustusvoimissa annetun lain (255/2014) 86 §:n 1 momentissa tarkoitetussa tehtävässä;

4) poliisiajoneuvon tai Rajavartiolaitoksen ajoneuvon vetämään saattueeseen kuuluvan ajoneuvon kuljettajana.

Edellä 1 momentissa tarkoitetussa tehtävässä on ajoneuvolla ajettaessa käytettävä hälytysääni- tai valomerkkejä, jos se on muiden tienkäyttäjien varoittamiseksi tarpeen. (TLL 10.8.2018/729 muutettu TLL 8.5.2020/360.)

Vanhan 31.5.2020 asti voimassa olleen tieliikennelain 48§:n ja uuden 1.6.2020 voimaan tulleen uuden tieliikennelain 184§:n sisällössä merkityksellisin ero koskee hälytysajoneuvon kuljettajan varovaisuusvelvoitetta, kun tehtävän suorittaminen edellyttää liikennesäännöistä poikkeamista. Vanhan tieliikennelain 48§:n mukaan hälytysajoneuvon kuljettaja on voinut tehtävän niin vaatiessa ja säädettyjä valo- ja äänimerkkejä käyttäen poiketa liikennesäännöistä tarpeellista varovaisuutta noudattaen. Uuden tieliikennelain 184§:n mukaan, jos hälytysajoneuvon kuljettaja tehtävää suorittaessa poikkeaa liikennesääntöjen noudattamisesta, on kaikissa tilanteissa noudatettava erityistä varovaisuutta. Erityistä varovaisuutta velvoitettaessa vastuu on aina kuljettajalla. Tarpeellista varovaisuutta vaadittaessa vastuu on myös vastapuolella, jos tälle on annettu mahdollisuus suoriutua väistämismahdollisuudesta. Erityisen varovaisuuden velvoite johtaa käytännössä tilanteeseen, jossa poliisimies on hälytysajossa tapahtuneen liikennesäännöistä poikkeavasta ajosta johtuneen kolarin seurauksena rikoksesta epäillyn asemassa. Kuviossa 1, on esitetty virkatehtävään ja hälytysajoneuvon käyttöön perustuvia erioikeuksia ja velvollisuuksia.

VIRKATEHTÄVÄÄN JA HÄLYTYSAJONEUVON KÄYTTÖÖN PERUSTUVAT ERIOIKEUDET JA VELVOLLISUUDET				
1 Automaattiset oikeudet	2 Virkatehtävään (tehtävä välttämättä vaatii) tuomat oikeudet ja velvollisuudet TLL48, TLA52§:t	3 Virkatehtävään (tehtävä välttämättä vaatii) tuomat oikeudet ja velvollisuudet pelkästään hälytysvaloa käyttäen TLL48, TLA9, 52§:t	4 Virkatehtävään tuomat oikeudet ja velvollisuudet hälytysvalo ja hälytysääntä käyttäen TLL48, TLA52§:t (Koskee myös saattajana)	5 Virkatehtävään tuomat oikeudet ja velvollisuudet: Tarkkailu-, tekninentarkkailu-, peittoaimita- ja valokototehtäviä
Oikeus käyttää rajoitusta	Oikeus poiketa	Oikeus poiketa	Oikeus poiketa	Oikeus poiketa
1.Linja-autokaista, merkki 541 2.Ratiosuunkaista sekä lisäksi taxi, merkki 543 3.Pääsy laiturille ennen muita ajoneuvoja, TLL35§ Huom! Noudatettava TLL23§	1. Kaikki nop.rajoitukset TLL25§, paitsi kävely- ja pihakatu TLL33§ Huom! Noudatettava TLL 3, 23§ 2. Ajaminen missä muotoon kielletty TLL48§ 3. Pysäyttäminen/pysäköinti, (TLL26-28§:t), TLL48§ 4. Kaikki liik. ohjauksilla os.rajoitukset/määräykset/kiellot paitsi väistämismv. osoittavat määräykset (kärkikolmio, stop-merkki, väistämismv. kohdalla, sekä punainen liikennevalo, TLA52§ 5. Tilapäinen pysäyttäminen/ pysäköinti m- ja moottoriliikenne- tiellä TLA9§ 6. Huom! maastoliikennelaki 29.5§	1.Samat oikeudet kuin kohta 2. TLL 25.48, TLA52§:t Huom! Noudatettava TLL3,23§ 2.Lisäksi poikkeaminen m- ja moottoriliikennesäännöistä. (TLA 4-8§:t), TLA9§	1.TLL 2luku 6-48§:t, TLL48§ 2.Liikk. ohjauksilla osoitettua määrällisesti/rajoituksesta/ kiellosta, TLA52§ 3.Kohdat 2 ja 3 -Välitettävä juma tai ranta- tiekokoja pitkin kulkeva laite, TLL7§ -Noudatettava liikenteen ohjan merkki tai ohjeita TLL4§ -Noudatettava TLL3, 23§ -TLL6§ voimassa (esteem- män kulu antaminen hälytysajolle) -Muista Poliisilaki 5§ (huopumisen)	1.Samat oikeudet kuin koh- dassa 4. - TLL 48§ -Huom! Noudatettava TLL3,23§
	ERITYINEN VAROVAISUSVELVOITE VASTUU KULJETTAJALLA	ERITYINEN VAROVAISUSVELVOITE VASTUU KULJETTAJALLA	TARPEELLINEN VAROVAISUSVELV. VASTUU KULJETT. Myös vastapuolella jos ANNETTU mahdollisuus suorittaa väistämismv. lousdesta	ERITYINEN VAROVAISUSVELV. VASTUU KULJETT.

LIITE Hälytysaj-ohje 2020/2011/2068

Kuvio 1. Poliisihallituksen hälytysajo-ohje 2020/2011/2068

2.8 Liikenerikkomusten dekriminalisointi

1.6.2020 voimaan astunut uusi tieliikennelaki muutti liikenneturvallisuuden vaarantamista lievemmat teot liikenerikkomuksiksi, jotka eivät enää ole rikoksia. Koska kyseiset teot eivät 1.6.2020 alkaen ole olleet enää rikoksia, ei poliisilla ole niiden osalta esitutkintalain mukaista tutkintavelvollisuutta.

3 POLIISIORGANISAATIO MUUTOKSESSA

Henry Honkasen (2006, 45) mukaan organisaatiot nykymuodossaan eivät ole olleet työpaikoilla käytössä vielä kovin pitkään. Organisaatioiden vaikutus nykyihmiseen on merkittävä, koska lähes jokainen toimii jonkin organisaation vaikutuksen alaisuudessa.

Organisaatio on sellainen sosiaalinen ryhmäjärjestely, joka pyrkii saavuttamaan kontrolloidun toiminnan avulla kollektiivisia tavoitteita (Buchana & Huczynski 2006, viitattu teoksessa Honkanen 2006, 45).

Henry Honkasen mukaan edellä mainitussa määritelmässä huomioitavaa on, että organisoidun toiminnan syntyminen vaatii säännönmukaisen vuorovaikutuksen ryhmän ihmisten kesken. Toinen huomioitava asia on, että yksilöiden asettamat arvokkaaksi kokemat tavoitteet, jotka eivät ole yksin saavutettavissa. Tämä johtaa organisaation olemassaoloon. Kolmas Honkasen mukaan organisaation määrittelyssä huomioitava asia on organisaation elämän kysymys, joka tarkoittaa organisaation kykyä organisoida tai koordinoida jäsentensä tai osiensa toimintaa. Kontrolli, jonka muoto ja laatu voi vaihdella on tietyllä asteella aina koordinoimisen edellytys. (Honkanen, 2006, 45-46.)

3.1 Poliisiorganisaatio

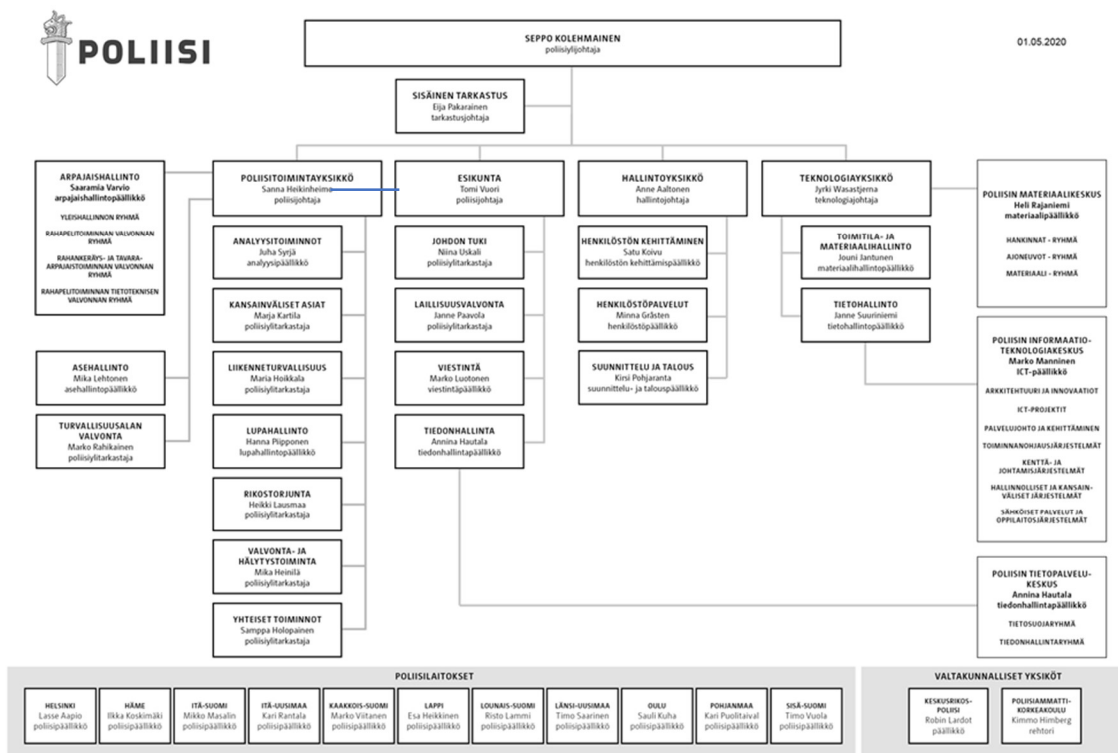
Poliisiorganisaatio koostuu kahdesta valtakunnallisesta yksiköstä ja 11 paikallispoliisilaitoksesta. Poliisiorganisaation rakennetta kuvataan tarkemmin poliisin omalla internetsivulla olevassa poliisihallituksen organisaatiokaaviossa kuvio 3:ssa. Valtakunnallisia yksiköitä ovat Keskusrikospoliisi ja Poliisiammattikorkeakoulu. Näistä Keskusrikospoliisi torjuu järjestäytyntä ja ammattimaista rikollisuutta ja Poliisiammattikorkeakoulun tehtävä on hoitaa poliisihenkilöstön koulutus. Paikallispoliisilaitoksia ovat Lapin-, Oulun-, Pohjanmaan-, Sisä-Suomen-, Itä-Suomen-, Lounais-Suomen, Hämeen-, Kaakkois-Suomen-, Länsi-Uudenmaan-, Itä-Uudenmaan- ja

Helsingin poliisilaitokset. Poliisilaitokset koostuvat pääpoliisiasemasta, poliisiasemista, yhteispäivystyspisteistä ja palvelupisteistä. (Poliisi 2020.)

Hallitusohjelmaan sisältyvien tavoitteiden sekä valtioneuvoston hyväksymien periaatepäätösten avulla ohjataan poliisitoimintaa valtioneuvoston toimesta. Poliisin valvonnasta ja toimialan ohjauksesta vastaa sisäministeriö. Kaksiportaisen poliisin organisaation operatiivisesta poliisitoiminnasta vastaa poliisihallitus, joka toimii sisäministeriön alaisuudessa. Poliisilaitoksia ja poliisin valtakunnallisia yksiköitä johdetaan poliisihallituksesta, joka vastaa yksiköiden tulosohjauksesta. (Poliisiammattikorkeakoulu 2020.) Suomen poliisin organisaation jakautumista eri portaisiin kuvataan Poliisiammattikorkeakoulun internetsivulla olevassa kuviossa 2, poliisiorganisaation rakenne.



Kuvio 2. Poliisiorganisaation rakenne. Poliisiammattikorkeakoulu 2020.



Kuvio 3. Poliisihallituksen organisaatiokaavio. Poliisi 2020.

3.2 Muutos

Hasse Kvist ja Teemu Kilpiä toteavat muutoksesta, että sen loppuminen johtaisi myös kehityksen loppumiseen. Muutos on tämän näkemyksen mukaan vaikeasti hahmotettava kokonaisuus. Aikaisemmin muutoksesta ajateltiin, että jokin muuttuu pisteestä A pisteeseen B. Muutoksen koko vaihtelee pienestä suureen tai yhdestä useampaan. Vaikutusten ennustaminen on lähes mahdotonta etukäteen. (Kvist & Kilpiä 2006, 13.)

Timo Erämetsä kirjoittaa, että muutoksen kannalta oleellisena osana toimii ihmiset. Muutos tarvitsee ihmisiä toteutuakseen. Ihmisten mukana olo tuo muutokseen vuorovaikutusta esimerkiksi esimiesten ja alaisten välille. Ihmisten monimuotoisuuden vuoksi muutoksen toteuttamiseen ei ole vain yhtä oikeaa tapaa. Erämetsän mukaan muutoksen tyypillisiä haasteita organisaation taholta ovat puutteellinen kommunikointi muutoksen perusteista

sekä tuen ja kommunikaation puute keskijohdolle ja esimiestasolle, muutoksen liian jyräävä tuputtaminen sekä ymmärtämättömyys siitä, miten organisaation muutos hyödyttää työyhteisön jäseniä yksilöinä. Lisäksi Erämetsän mielestä muutoksen läpiviemisessä haasteita lisää muutoksen läpiviemiseen pyrkiminen vastoin yleistä tahtotilaa sekä tehtävien lisääminen jo olemassa olevien tehtävien lisäksi. Muutos voi tulla organisaatiolle liian suurena kokonaisuutena tai organisaation johto ei ole sitoutunut siihen. Liian kiireellinen aikataulu tai liian pieniin seikkoihin keskittyminen voi hankaloittaa muutoksen läpivientä. Ongelmallista on myös, jos muutoksen laajuus ja vaikutus eroaa suunnitelmista. (Erämetsä 2003, 37-40.)

3.3 Muutosvastarinta

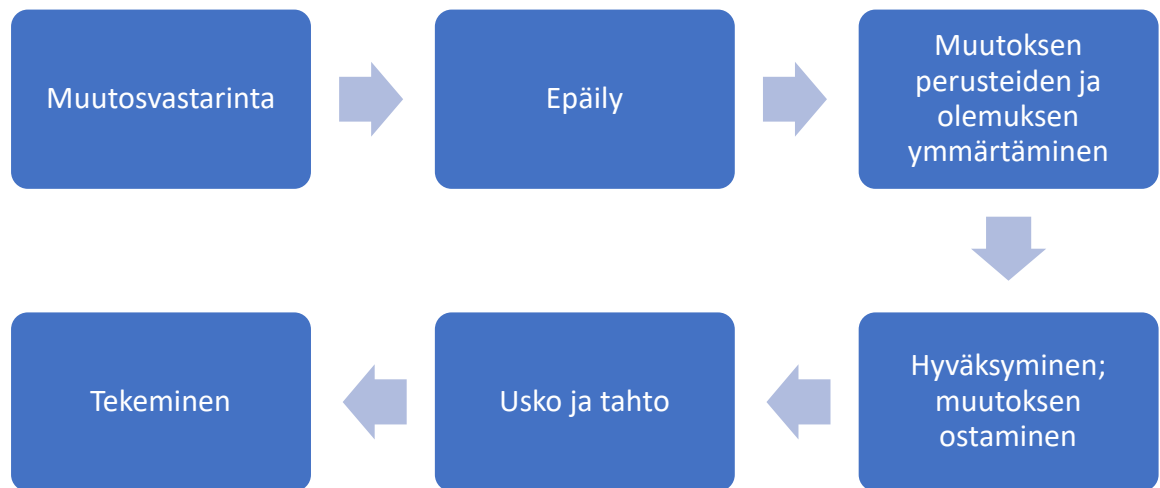
Helka Pirisen mukaan muutosvastarintaa voi ilmetä monella eri tavalla. Muutosvastarintaa voidaan tuoda esiin näkyvästi, jolloin negatiivisia ajatuksia pyritään levittämään ympärille äänekkäästi ja saamaan muut asiaa vastaan. Toisaalta muutosvastarintaa voi ilmetä näkymättömänä ja hiljaisena, jolloin muutokseen vaikutetaan huomaamattomasti. Kolmas muutosvastarinnan muoto on passiivinen vastarinta. Passiivinen muutosvastarinta lisää muiden organisaation jäsenten takkaa ja voi vaikuttaa tätä kautta negatiivisesti. (Pirinen 2014, 98).

Muutosvastarinta on ihmisille luontainen reaktio vanhojen totuttujen tapojen muuttumiseen. Totuttujen rutiinien muuttuminen voi aiheuttaa ihmisissä muutosvastarintaa, joka voi johtua alla kuvatussa kuvio 4:ssä johtuvista syistä:

MUUTOSVASTARINNAN SYITÄ	
• tietämättömyys	• epävarmuus
• ymmärtämättömyys	• luottamuksen puute
• luopumisen pelko	• välinpitämättömyys
• haluttomuus muuttua	• tyytymättömyys
• epäselvä suunta	• mukavuuden halu
• vaikutusmahdollisuuksien puute	• väärinymmärrykset
• huono johtaminen	• ennakkoluulot
• tuntemattoman pelko	• uskomukset
• pelko työpaikan menettämisestä	• kriittisyyden ihannoiti
• osaamattomuus	• uupumus
• edellisen muutoksen huonot kokemukset	• oman edun tavoittelu
• pelko oppiiko enää uutta	• hylätyksi tulemisen pelko
• arvojen ristiriita	• kyynisyys

Kuvio 4. Muutosvastarinnan syitä. Helka Pirinen 2014, 99.

Timo Erämetsän mukaan terve muutosvastarinta voi olla myös positiivinen asia muutoksen kannalta. Tällöin muutokseen ei hypätä suin päin ilman kunnollisia suunnitelmia ja perusteita vaan muutos joudutaan valmistelemaan ja sen vaikutukset arvioimaan huolellisesti. Terveellä muutosvastarinnalla voidaan saada varmistettua muutoksen tarpeellisuus, jolloin väriin päätösten toteuttaminen käytäntöön asti saadaan mahdollisesti estettyä. Ihmisillä on taipumus pyrkiä elämässään ja työssään kehittymään ja tulemaan ainakin jollain tasolla paremmiksi siinä, mitä he tekevät. (Erämetsä 2003, 98, 101.) Erämetsä kuvailee positiivista muutosvastarinnan kehittymistä kuviossa 5.



Kuvio 5. Muutosvastarinnan kehittyminen. Timo Erämetsä 2003, 100.

Negatiivisen muutosvastarinnan perustavana syynä on työntekijöiden oma tulkinta muutoksen tilanteesta. Työorganisaatiolla on usein eri näkemys muutoksen syistä ja haluituista seurauksista. Organisaation toimintoihin tehdyt muutokset ja korjaukset eivät kaikkien organisaation jäsenten näkemysten mukaan johda parempaan lopputulokseen. Yksityiskohtien epäselvyys ja niiden epäselvät seuraukset voivat lisätä huolta muutokseen liittyen. (Kvist & Kilpiä 2006, 136-137.) Kvist ja Kilpiä luettelevat yleisimpiä muutokseen liitettäviä negatiivisia asioita kuviossa 6.

Muutokseen liitettäviä negatiivisia asioita

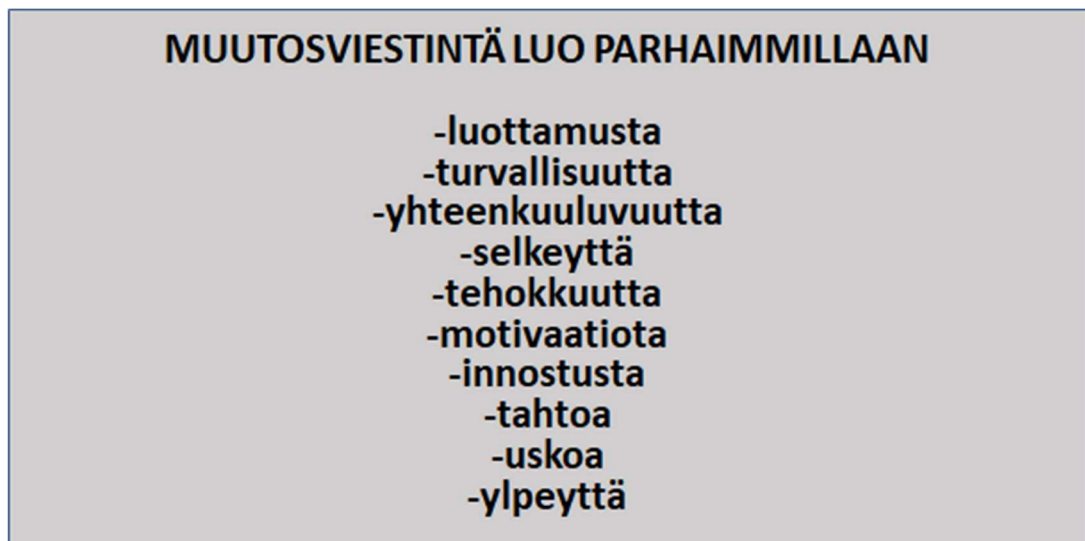
- Työn jatkumisen epävarmuus lisääntyy
- Mukavuuden tunne ja turvallisuus katoaa
- Kyky hallita omaa tulevaisuutta vähenee
- Työn tarkoitus ja merkitys heikkenee
- Luottamus omaan osaamiseen heikkenee
- Sosiaaliset suhteet vaarantuvat
- Reviiri menetetään
- Tulevaisuuden mahdollisuudet hupenevat
- Hallinnan tunne häviää
- Sosiaalinen status laskee
- Luottamus muihin pienenee
- Kyky itsenäiseen työskentelyyn laskee

Kuvio 6. Muutokseen liitettäviä negatiivisia asioita. Kvist & Kilpiä 2006, 135-136.

3.4 Muutosviestintä

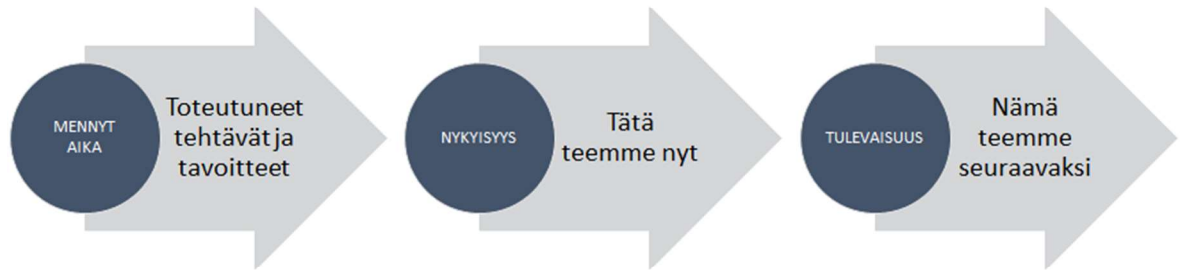
Mia Heiskasen ja Sari Lehikoisen mukaan ihmiset eivät ryntää muutokseen kyseenalaistamatta sitä pelkästään sen avulla, että antaa mahdollisimman paljon tietoa asiasta. Muutokset vaativat kaiken viestinnän tehostamista ja suunnitelmallisuutta, jotta ne auttavat ymmärtämään muutoksen tavoitteet. Muutoksen viestinnässä on tärkeää, että henkilöstö ymmärtää miksi muutos on välttämätöntä ja mihin sillä tähdätään sekä mistä muutoksessa on kyse. Tämän lisäksi henkilöstön asiantuntemus tulisi saada valjastettua oikeaan suuntaan, jotta muutoksen toteuttaminen olisi helpompaa. Luottamus, motivaatio ja työilmapiiri joutuvat usein muutoksessa koetukselle. Tapa, jolla koko organisaatio saadaan sitoutumaan muutokseen, on ennakoiva, rakentava ja inhimillinen muutosviestintä. (Heiskanen & Lehikoinen 2010, 19, 21.)

Helka Pirisen mukaan muutos tulee onnistumaan helpommin, jos esimies on itse motivoitunut muutokseen ja viestii sen alaisilleen omalla puheellaan, käyttäytymisellään ja toiminnallaan. Esimiehen rooli on muutosviestinnässä merkittävä. Pirinen kertoo viestinnän olevan ennen kaikkea yhteisen ymmärryksen luomista, koska yksittäisen työntekijän on haasteellista poimia itselleen olennainen tieto muutosprosessin aikana tulleesta suuresta informaatiomäärästä. (Pirinen, 2014, 116-117.) Pirinen on listannut kuvioon 7, mitä muutosviestinnällä parhaimmillaan luodaan.



Kuvio 7. Muutosviestinnän tulokset. Helka Pirinen 2014, 117.

Helka Pirisen mukaan muutoksen kokonaiskuva ja ymmärrys siitä voi konkretisoitua työntekijälle paremmin, kun se kuvataan prosessina, jossa on tiettyjä aktiviteetteja. Pirinen havainnollistaa muutosta aikajanalla avulla kuviossa 8. Aikajanalla kuvatut tapahtumat aina uutta tietoa jaettaessa vähentää muutoksessa tyypillistä tunnetta siitä, ettei konkreettisia tuloksia saada aikaan. (Pirinen, 2014, 123.)



Kuvio 8. Muutoksen aikajana. Helka Pirinen 2014, 123.

4 TUTKIMUS UUDESTA TIELIIKENNELAISTA

4.1 Tutkimusongelmat

Tutkimusongelmat määrittävät tekemämme työn suunnan ja rajaavat työn laajuutta. Opinnäytetyö pyrkii vastaamaan tutkimusongelmiin. Ensimmäinen tutkimusongelma käsittelee tieliikennelain tunnettavuutta työyhteisöissä, toinen tutkimusongelma käsittelee muutosvastarintaa ja kolmas muutosviestintää.

4.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimus suoritettiin puolistrukturoidulla haastattelumenetelmällä, jota Hirsjärvi & Hurme kutsuvat teemahaastatteluksi. Teemahaastattelua käyttämällä haastattelua ohjataan aihealueittain tiettyyn suuntaan. Teemahaastattelu ei ole sidottu liian yksityiskohtaisesti vaan se mahdollistaa vapaan kerronnan ja mielipiteiden esiintuomisen. Hirsjärven ja Hurmeen mukaan reaaliajassa tapahtuva vuorovaikutus haastateltavan kanssa mahdollistaa vastausten taustalla olevien motiivien selvittämisen ja antaa mahdollisuuden muokata haastattelua tarvittavaan suuntaan haastattelutilanteessa. (Hirsjärvi & Hurme 2004 34, 47.)

Tutkimuksen kohderyhmäksi valitsimme poliisimiehiä Oulun ja Lounais-Suomen poliisilaitoksilta. Oulun poliisilaitokselta haastateltavaksi valikoitui valvonta ja hälytystoimintaryhmästä yksi vanhempi konstaapeli ja yksi ylikonstaapeli, joka toimii ryhmänjohtajana. Lounais-Suomen poliisilaitokselta haastateltavaksi valikoitui yksi vanhempi konstaapeli liikenneryhmästä ja yksi vanhempi konstaapeli valvonta- ja hälytystoimintaryhmästä. Ensimmäinen haastattelu toteutettiin toukokuussa ja viimeinen kesäkuussa. Haastattelujen päätarkoitus oli havainnollistaa poliisimiesten mielipiteitä ja tietoutta laakimuutoksesta ja sen vaikutuksista poliisin työnkuvaan.

Haastattelujen aikataulujen ja haastateltavien valitsemisessa oli ongelmia, johtuen Covid-19 -pandemian aiheuttamista rajoituksista ja erityisjärjestelyistä. Alkuperäinen suunnitelma oli haastatella pelkästään liikenneryhmissä työskenteleviä poliisimiehiä ja haastattelut oli tarkoitus toteuttaa ennen 1.6.2020, jolloin uusi tieliikennelaki astui voimaan. Aikatauluongelmien takia osa haastatteluista toteutui vasta lakimuutoksen jälkeen. Lisäksi uuden tieliikennelain koulutukset laitoksissa olivat muuttuneet lähiopetuksesta verkkoympäristössä tapahtuvaksi etäopetuksiksi. Koulutuksen läpikäyminen oli jokaisen poliisimiehen omalla vastuulla. Johtuen Covid-19 -pandemian aiheuttamista rajoitustoimista, haastateltaviksi suunnitellut Turun pääpoliisiaseman liikennepoliisin poliisimiehet olivat sidottuina Uudenmaan sulun rajavalvontaan. Vastaavasti Oulun poliisilaitoksen Oulun pääpoliisiaseman liikennepoliisin poliisimiehillä oli kieltä kokoontua yhteen, joka vaikeutti haastattelujen sopimista. Opinnäytetyön tekijät työskentelivät työharjoittelun loppupuolella valvonta- ja hälytystoiminnassa. Haastattelut ja haastateltavat valittiin oman yksikön työntekijöiden joukosta. Oman yksikön sisältä valitut haastateltavat ja heidän haastattelunsa oli helpompi toteuttaa, koska oman yksikön poliisimiesten kesken kanssakäyminen ei ollut niin voimakkaasti rajoitettua. Opinnäytetyön tekijät halusivat toteuttaa haastattelut kasvotusten eikä esimerkiksi sähköpostin välityksellä.

Haastattelut toteutettiin tallentamalla ne matkapuhelimen nauhuria apuna käyttäen. Haastateltaville annettiin haastattelurunko nähtäväksi, jonka jälkeen aiheista keskusteltiin teemoittain. Haastattelujen kestot vaihtelivat 14 minuutin ja 36 minuutin välillä. Jokaisesta haastattelusta saatiin tutkimusongelmien käsittelyn kannalta tarvittava määrä tietoa analyysin tekemiseksi.

4.3 Tutkimuksen rajaus

Tutkimuksen kohteeksi valittiin 1.6.2020 voimaan astunut uusi tieliikennelaki ja tutkimuksen kohderyhmäksi Lounais-Suomen ja Oulun poliisilaitoksella työskenteleviä poliisimiehiä. Tutkimuksen aihealueet rajattiin poliisin työn kannalta oleellisimpiin muutoksiin uudessa tieliikennelaissa verrattuna vanhaan 31.5.2020 voimassa olleeseen tieliikennelakiin. Haastattelujen teemat rajattiin poliisimiehille suunnatun ylikomisario

Tuomo Katajiston tekemän Uuden Tieliikennelain työpaikkakoulutuksen pohjalta sekä mielestämme käytännön työn kannalta oleellisten lainkohtien muutoksiin.

Työn aikataulu suunniteltiin Poliisiammattikorkeakoulusta ennakkoon annetun aikataulun mukaisesti siten, että opinnäytetyön tekijöiden valmistuminen olisi mahdollista 30.10.2020. Haastattelujen aikataulut rajattiin toteutettavaksi työharjoittelujakson aikana.

Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyön laajuus on 15 opintopistettä ja työ rajattiin ajallisesti ja pituudeltaan vastaamaan mahdollisimman totuudenmukaisesti vastaamaan opintosuunnitelmassa ilmoitettua laajuutta.

4.4 Tutkimustulokset

Toinen opinnäytetyön tekijöistä haastatteli kahta työharjoittelupaikkansa Lounais-Suomen poliisilaitoksen Turun pääpoliisiasemalla työskentelevää poliisimiestä. Molemmat Turun poliisiasemalla haastatelluista poliisimiehistä työskentelevät virassa valvonta- ja hälytystoimintasektorilla. Toinen poliisimiehistä työskentelee vanhempana konstaapelina liikennepoliisissa ja toinen vanhempana konstaapelina valvonta- ja hälytystoimintayksikössä.

Toinen opinnäytetyön tekijöistä haastatteli kahta poliisimiestä Oulun poliisilaitokselta, jossa suoritti oman työharjoittelunsa. Toinen poliisimiehistä työskentelee ja JOUHA-ryhmän johtajana. Toinen haastatelluista työskentelee valvonta- ja hälytystoimintayksikössä vanhempana konstaapelina.

Jokainen haastattelu toteutettiin hyödyntäen samaa haastattelurunkoa, johon oli jaoteltu teemat, joiden ympärille haastattelu rakentui. Haastattelurungon tarkoituksena oli ohjata haastattelu vastaamaan opinnäytetyön keskeisiin tutkimusongelmiin. Tässä opinnäytetyössä käytetään haastateltavista poliisimiehistä kirjaimia A, B, C ja D lukukokemuksen

helpottamiseksi. Tässä työssä ei tarkenneta, kuka poliisimiehistä esiintyy minkäkin kirjaimen alla, koska sillä ei ole tutkimuksen kannalta merkitystä.

Aineiston keruun jälkeen aineisto voidaan puhtaaksikirjoittaa kokonaan tai valikoiden siitä tutkimuksen kannalta tärkeimmät kohdat. Litteroinnin tarkkuudelle ei ole määritelty yksiselitteisiä ohjeita. (Hirsjärvi & Hurme 2001, 138-139.) Aineiston keruun jälkeen haastattelut litteroitiin siten, että opinnäytetyön kannalta epäolennaiset kohdat jätettiin pois. Litterointi tehtiin kuuntelemalla haastattelut nauhalta ja kirjoittamalla ylös opinnäytetyön tutkimukseen liittyvät asiat. Litteroinnin jälkeen aineistoa vertailtiin yksi teema kerrallaan ja purettiin tutkimustuloksien muotoon loppuraporttiin. Haastatteluiden litteroinnit ovat opinnäytetyön liitteessä 2.

4.4.1 Kääntyminen

Tässä luvussa on tarkoitus tarkastella kääntymisen jälkeistä ryhmittymistä sopivinta ajokaistaa käyttäen. Tutkimustuloksissa ilmenevät vain yksittäisten poliisimiesten käsitykset tästä tieliikennelakipykälästä. Muilla poliisimiehillä voi olla asiasta eriäviä ja poikkeavia mielipiteitä.

Haastatteluista kävi nopeasti selväksi haastateltavien yhteneväinen näkemys lakimuutoksesta. Yksikään haastateltavista poliisimiehistä (A, B, C ja D) ei kokenut, että vanhassa laissa olisi ollut sellaisenaan ongelmia ja tarvetta muutokseen. Haastattelun kohteena olleet poliisimiehet olivat sitä mieltä, että ajokulttuuri on jo pitkään ollut uuden lain mukainen ryhmittymisen suhteen. Toisaalta kolaritilanteen sattua voi lakimuutoksen myötä ilmetä ongelmia syyllisen osapuolen osoittamisessa. Poliisimies B kertoi, että uudessa laissa oleva lisäys ”muu liikenne huomioon ottaen ja erityistä varovaisuutta noudattaen” selkeyttää lainsäädäntöä siten, että todennäköisesti pykälää tulkitaan kolaritilanteessa käytännössä vanhan lain mukaisesti. Haastateltavien yhteneväinen mielipide lakimuutoksesta oli, että se toimii hyvin siihen asti, kunnes kyseisessä tilanteessa tapahtuu kolari. Haastateltavista B, C ja D kertoivat odottavansa, että oikeuskäytäntö ratkaisee, miten kolaritilanteita tulkitaan. Haastateltavista A ja D kertoivat uudistuksen mahdollisesti lisäävän liikenteen sujuvuutta, kun ajoneuvolla voi risteyksestä kääntyessä poistua sopivinta kaistaa käyttäen. Toisaalta poliisimies B:n mukaan lakiuudistus voi vaikeuttaa liikenteen

sujuvuutta, koska enää ei voi luottaa vastakkaisesta suunnasta kääntyvän poistuvan risteyksestä itseään lähintä kaistaa käyttäen. Poliisimies C:n mukaan uudistuksella siirretään vastuuta enemmän tienkäyttäjien suuntaan.

4.4.2 Väistäminen liikennemerkkien mukaan

Tässä luvussa on tarkoitus tarkastella väistämistä liikennemerkkien mukaan. Väistäminen liikennemerkkien mukaan muuttuu siten, että vanhan lain mukaan piti väistää risteävällä tiellä olevaa liikennettä, kun taas uuden lain mukaan tulee väistää kaikkea muuta liikennettä.

Jokaisen haastateltavan mielestä ihmisten ajokäyttäytyminen ei tule muuttumaan lakimuutoksen myötä vaan jatkossakin kääntyvä pääsääntöisesti väistää suoraan tulevaa liikennettä. Haastateltavista B ja D epäilivät, että ongelmia lain tulkinnassa voi syntyä kolaritilanteissa, jossa kääntyvä on jo ehtinyt ajaa risteykseen ennen suoraan tulevaa. Tämänkaltaisissa kolaritilanteissa osapuolten risteuksen saapumisen ajankohdan varmistaminen jälkikäteen voi olla hyvin hankalaa tai jopa mahdotonta. Poliisimies B kertoi kyseisen väistämissäännön olevan niin hankala jopa poliiseille mieltää, että tavalliset tienkäyttäjät tuskin osaavat tulkita sitä yhteneväisesti.

Uusi tieliikennelaki säädettiin 10.8.2018. Tämän pykälän osalta tehtiin muutos 8.5.2020, jonka mukaan risteyksessä kääntyttäessä on lisäksi noudatettava 24 §:n 2 momentissa säädettyä väistämisvelvollisuutta. 24 §:n 2 momentin mukaan risteyksessä vasemmalle kääntyttäessä on väistettävä vastaantulevaa liikennettä. (TLL 10.8.2018/729 muutettu TLL 8.5.2020/360.) Tämän työn teoriaosuudessa käsiteltiin alkuperäistä säädöstä eikä haastatteluissa otettu huomioon pykälään tehtyä muutosta.

4.4.3 Pysäköinti

Tässä luvussa on tarkoitus tarkastella pysäköintiä. Uuden lain mukaan jatkossa pysäköinti on mahdollista taajama-alueella myös ajoradan vasempaan reunaan. Vasempaan reunaan pysäköidessä ajoneuvon keula osoittaa kohti vastaantulevaa liikennettä.

Poliisimies B kertoi haastattelussa, että lakimuutoksella on todennäköisesti pyritty helpottamaan sähköautojen latausta. Osassa sähköautoista latauspiste sijaitsee auton vasemmalla puolella. Haastateltavista C ja D kokevat lakimuutoksen helpottavan pysäköintiä taajama-alueella. B ja C kokivat, että ajoradan vasemmalta puolelta liikkeelle lähtemisessä voi aiheutua ongelmia. Poliisimies B koki mahdollisena ongelmakohtana sen, että hiljaisena liikenteen aikana ajoradan vasempaan reunaan pysäköidyn ajoneuvon liikkeellelähtö vilkkaan liikenteen aikaa voi aiheuttaa ongelmia. Vilkkaan liikenteen aikaan ajoradan vasemmalta reunalta liikkeelle lähettäessä tulee väistää sekä vastaan tulevaa, että takaapäin tulevaa liikennettä. Saman haastateltavan mielestä ihmisille vaikeuksia voi tuottaa myös vasemmalle puolelle taskuun pysäköinti. Ajoneuvojen kuljettajat ovat tottuneet pysäköimään taskuun oikealle puolelle, joten vasemmalle puolelle taskuun pysäköinti voi viedä enemmän aikaa kuin mihin on totuttu. Tämä puolestaan voi haastateltavan mukaan joissain tilanteissa aiheuttaa kyseisissä tilanteissa liikenteen ruuhkautumista. Toisaalta B ja D eivät uskoneet vasemmalle puolelle ajorataa pysäköinnin tuovan lisää vaaratilanteita. C:n ja D:n mielestä tien vasempaan reunaan pysäköidyt autot voivat alkuun näyttää oudolta. Poliisimies A toi esille aiemman lain mukanaan tuoman helpotuksen yksisuuntaisten teiden tunnistamiseen, joka lakimuutoksen myötä ei ole enää mahdollista. Haastateltavista C ja D arvioivat lakimuutoksen vähentävän parkkipaikan etsimisestä aiheutuvan ”korttelirallin” aiheuttamaa ylimääräistä ajoa.

4.4.4 Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi

Tässä luvussa käsitellään uuden tieliikennelain uutta pykälää 183, josta ei aikaisemmin ole ollut samansuuntaista ajon estämisen mahdollistavaa lakiin kirjattua kohtaa tilanteessa, jossa seulonta- tai tarkkuusalkometripuhallus jää alle rangaistavuuden rajan.

Poliisimiehistä C oli sitä mieltä, että aikaisemmin kuljettajan ajoa ei ole voitu estää, jos puhallustulos on jäänyt alle rangaistavuuden. Haastateltu konstaapeli kokee uuden ajon estäminen päihtymyksen vuoksi -pykälän hyväksi ja tarpeelliseksi. Hän oli sitä mieltä, että pykälää kannattaa käyttää matalalla kynnyksellä ja estää ajoneuvolla ajo, ottamalla avaimet poliisiin haltuun. Haastatteluun vastanneista poliisimiehistä A ja D kertoivat, että käytäntö on ollut jo aikaisemmin sellainen, että ajo on pyritty estämään epäselvissä tilanteissa. Poliisimies B näki epätodennäköiseksi tilanteet, jossa uutta pykälää voitaisiin hyödyntämään. Hänen mielestään poliisiin tulisi ajon estämiseksi pystyä osoittamaan, että kuljettaja on selkeästi päihtynyt.

4.4.5 Varovaisuusvelvoite

Tässä luvussa on tarkoitus tarkastella varovaisuusvelvoitetta. Uudessa 1.6.2020 voimaan astuneessa tieliikennelaissa velvoitetaan hälytysajoneuvon kuljettajaa noudattamaan erityistä varovaisuusvelvoitetta aina kun poiketaan liikennesäännöistä. Aikaisemmin hälytysajoneuvon käyttäessä sekä hälytysääniä että hälytysvaloja oli lakiin kirjattu kuljettajan noudatettavaksi tarpeellista varovaisuutta.

Haastatelluista poliisimiehistä A oli sitä mieltä, että uusi lakitulkinta heikentää poliisin oikeusturvaa. Jatkossa kolaritilanteissa syyllisyys tulkitaan aiempaa helpommin poliisiin syyksi. Poliisimies B uskoi, että poliisit päätyvät kolaritilanteissa useammin vähintään esitutkinnassa rikoksesta epäillyksi. Toisaalta haastateltavista B ja D olivat sitä mieltä, ettei uuden tieliikennelain erityistä varovaisuutta velvoittava pykälä muuta kolaritilanteiden syyllisyystulkintaa. B:n ja D:n mielestä uudistus on tarpeellinen, koska osa hälytysajoneuvojen kuljettajista ottaa tarpeettomia riskejä tilanteissa, jossa aiheutuu vaaraa myös sivullisille. Uusi varovaisuusvelvoite laintulkinnassa voi rauhoittaa tarpeetonta tai liian aggressiivista hälytysajoa.

4.4.6 Ajoneuvoyhdistelmien nopeusrajoitukset

1.6.2020 voimaan astuneen uuden tieliikennelain myötä ajoneuvoa, johon on kytkettyä O1-luokan perävaunu, saa jatkossa tiekohtaisen nopeusrajoituksen niin salliessa kuljettaa 100 km/h. Vanhan 31.5.2020 asti voimassa olleen tieliikennelain aikana ajoneuvoa, johon oli kytkettyä O1-luokan perävaunu, sai kuljettaa enintään 80 km/h, vaikka tiekohtainen nopeusrajoitus olisi sallinut suuremman nopeuden.

Haastatelluista poliisimiehistä A:n ja B:n mielestä ajoneuvoyhdistelmän nopeuden lisääminen ei ole turvallista, koska ihmisten tietämys ja kuormamistaidot ja -asenteet eivät ole riittävällä tasolla. Väärin kuormatut perävaunut voivat aiheuttaa nopeuden lisääntyessä enemmän onnettomuuksia. Kuormauksesta puhunut konstaapeli B oli ollut itse onnettomuuspaikalla, jossa suuri nopeus yhdistettynä kuormauksen virheellisyyteen oli aiheuttanut O1-luokan yhdistelmän ympäri pyörähtämisen. C:n mielestä ajoneuvoyhdistelmien valvonta tulee vähentymään uuden lain myötä. Toisaalta B:n ja D:n mielestä nopeusrajoituksen nostaminen voi tuoda liikenteeseen lisää sujuvuutta esimerkiksi muiden tienkäyttäjien suorittamien ohitusten kautta. Poliisimiehistä D oli sitä mieltä, että uudistus ei muuta käytännön kannalta mitään, koska aikaisemminkin O1-luokan ajoneuvoyhdistelmät ovat kulkeneen muun liikennevirran mukana eikä ajoneuvokohtaisten nopeusrajoitusten ylityksiin ole puututtu poliisin taholta kovin innokkaasti. Toisaalta konstaapeli C kertoi haastattelussa, että vanhan lain voimassaollessa, kun O1-luokan perävaunua vetävä ajoneuvo tuli vastaan, ajoneuvo pysäytettiin ja kuljettajaa vähintään huomautettiin asiasta.

4.4.7 Teknisten laitteiden käyttö

Tässä luvussa on tarkoitus tarkastella teknisten laitteiden käyttöä ajon aikana. Teknisten laitteiden käyttö on kiellettyä lakiuudistuksen myötä vain tosiasiallisen ajon aikana. Vanhan lain aikana teknisten laitteiden käyttö oli kiellettyä esimerkiksi liikennevaloissa pysähtyneenä. Uuden tieliikennelain mukaan teknisten laitteiden käyttö on kiellettyä

tosiasiallisen ajon aikana, joka tarkoittaa, että esimerkiksi liikennevaloissa pysähtyneenä teknisten laitteiden käyttö on sallittua.

Poliisimies B kertoi, että ei ymmärrä lakimuutoksen tarkoitusta. B:n mukaan teknisten laitteiden käyttö voi viedä huomion pois muusta liikenteestä myös pysähtyneenä. B ei kuitenkaan usko lakiuudistuksen vaikuttavan poliisin suorittamaan teknisten laitteiden käytön valvontaan. Toisaalta poliisimiehet C ja D pitävät uudistusta hyvänä, koska käytännössä teknisten laitteiden käyttö ajon aikana on ollut niin yleistä. Poliisimies A kertoi, että teknisten laitteiden käytön yleisyys ajon aikana on niin yleistä, että sen valvominen tasapuolisesti on käytännössä hyvin vaikeaa.

4.4.8 Liikenne rikkomusten dekriminointi

Tässä luvussa tarkastellaan liikenne rikkomusten dekriminointia. 1.6.2020 voimaan astuneen uuden tieliikennelain yksi suurista uudistuksista on liikenne rikkomusten dekriminointi. Jatkossa lievistä liikenne rikkomuksista määrätään liikennevirhemaksu, joka ei ole rikosoikeudellinen vaan hallinnollinen seuraamus. Lievät ylinopeudet olivat vanhan tieliikennelain aikaan rikoksia, jotka käsiteltiin rikesakolla. Vanhan tieliikennelain ollessa voimassa kolme rikesakkoa vuodessa tai neljä kahdessa vuodessa johtivat ajo-oikeuden menettämiseen. Koska liikennevirhemaksulla hoidettavat liikenne rikkomukset eivät ole rikoksia, ei poliisilla ole niiden osalta esitutkintalain mukaista tutkintavelvollisuutta. Osa liikennevirhemaksulla hoidettavista liikenne rikkomuksista, kuten lievät ylinopeudet, eivät enää vaikuta ajokiellon määräytymiseen laskettaviin toistuviin rikkomuksiin.

Poliisimiesten A, C ja D mielestä peltikolareiden tutkintavelvollisuuden poistuminen poliisilta on hyvä asia. D toi kuitenkin esille huolen, että poliisiorganisaation tuntien on riskinä, että tätä mahdollisuutta tullaan käyttämään liian usein oman työmäärän vähentämiseksi myös tilanteissa, joissa poliisin paikalle meno olisi tarpeen tapahtumien oikeudenmukaisen selvittämisen ja mahdollisten liikenne rikosten selviämisen kannalta. Se, että pienet ylinopeudet eivät enää vaikuta ajokiellon määräytymiseen laskettaviin toistuviin

rikkomuksiin ei poliisimiesten A ja C mielestä tule yleisesti lisäämään pienten ylinopeuksien ajamista. A toi kuitenkin esille mahdollisuuden, että ammattiautoilijat saattavat käyttää muutosta hyödyksi, koska yritykselle on suurempi hyöty suuremmasta nopeudesta kuin mahdollinen haitta pienestä maksusta. B:n ja D:n mielestä yksityisautoilijoilla, joiden taloudellinen asema mahdollistaa liikennevirhemaksujen toistuvan maksamisen, voi lakiuudistus lisätä pienten ylinopeuksien ajamista. B:n mielestä uudistus helpottaa poliisin toimintaa mahdollistamalla erilaiset automaattivalvontakeinot. Toisaalta B:n mukaan uudistus voi hankaloittaa ”oikean poliisin” työtä tilanteissa, joissa aiemmin on esitutkintalakiin vedoten velvoitettu ihmiset jäämään paikalle liikenneratsioissa, kunnes heidän asiansa on käsitelty loppuun. Jatkossa ihmiset voivat poistua paikalta, kun heidän henkilöllisyytensä on saatu selvitettyä. C:n mielestä myönteisenä asiana uudistuksessa voidaan pitää sitä, että kansalainen ei koe poliisin toimintaa pienissä ylinopeuksissa niin epäoikeudenmukaisena, koska seuraamus ei enää ylety koskemaan ajo-oikeutta

4.4.9 Muuta

Haastattelujen lopuksi annettiin jokaiselle haastateltavalle mahdollisuus kertoa vapaasti haastattelurungon ulkopuolelta mielestään oleellisia asioita lakiuudistukseen liittyen.

Poliisimies A kertoi, että poliisin käyttämät järjestelmät olisi hyvä saattaa ajantasaisiksi jo ennen kuin tällaiset uudistukset astuvat voimaan. Poliisimies B halusi nostaa uudistuksesta hänen mielestään mahdollisesti vaaratilanteita aiheuttavan kohdan. B:n mukaan lakiuudistus, joka mahdollistaa polkupyörällä ajon yksisuuntaisella tiellä vasten muuta liikennettä, voi tuoda mukanaan tilanteita, joissa yksisuuntaiselle kääntyvä tienkäyttäjä ei osaa varautua toisesta suunnasta lähestyvään polkupyöräilijään. B tarkensi lakipykälää kertomalla, että teillä, joilla polkupyöräilijällä on oikeus ajaa yksisuuntaista tietä väärään suuntaan, on merkattu lisäkilvellä.

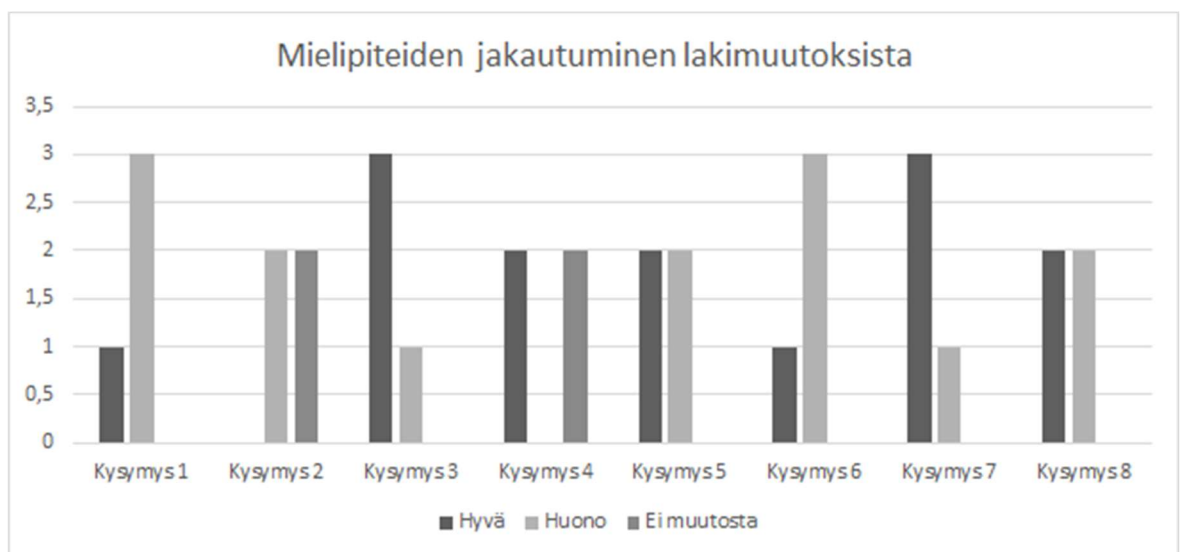
B halusi tuoda haastattelussa mielipiteensä koskien hyvänä pitämäänsä uuden tieliikennelain 3 pykälää, jonka mukaan vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava olosuhteitten edellyttämää varovaisuutta ja huolellisuutta. B kertoi, että pykälä tuo

mukanaan velvollisuuden varautua muiden tienkäyttäjien liikennesäännöistä poikkeavaan ajokäyttäytymiseen eikä vain sokeasti luottaa omiin oikeuksiinsa liikenteessä. D:n mukaan moni uudistuksista tulee vaatimaan oikeusistuinten kannanottoja ennen kuin nähdään, miten lakimuutokset tulevat käytännössä toimimaan.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä luvussa verrataan haastatteluista saatuja tuloksia opinnäytetyössä käytettyyn tietoperustaan. Opinnäytetyössä pyrittiin selvittämään ensisijaisesti ennakoitua määriteltyjä tutkimusongelmia, jotka käsittelevät tieliikennelain tunnettavuutta, muutosvastarintaa sekä muutosviestintää työyhteisöissä. Muutosvastarinnan selvittämiseksi opinnäytetyön tekijät laativat kuvion 9, jossa arvioitiin haastateltavien mielipiteet kustakin lakimuutoksesta joko positiiviseksi, negatiiviseksi tai neutraaliksi. Arvioidessa haastateltavien kantaa, pohdittiin yksittäisiä tieliikennelain kohtia, joista muodostettiin kokonaisarvio saatujen tulosten pohjalta. Kuvion kysymykset määritellään liitteessä 1 olevassa haastattelurungossa. Kuvion kysymykset käsittelevät seuraavia aiheita:

1. Kääntyminen
2. Väistäminen liikennemerkkien mukaan
3. Pysäköinti
4. Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi
5. Varovaisuusvelvoite
6. Ajoneuvoyhdistelmien nopeusrajoitukset
7. Teknisten laitteiden käyttö
8. Liikennevirhemaksu



Kuvio 9. Mielipiteiden jakautuminen lakimuutoksista.

Tutkimustuloksissa ilmeni, että 1.6.2020 voimaan astuneen uuden tieliikennelain tunnettavuudessa on koulutuksesta ja asemasta johtuvia eroavaisuuksia. Lakimuutokset itsessään olivat hyvin haastatteluissa mukana olleiden poliisimiesten tiedossa, mutta lain tulkinnossa oli havaittavissa eroavaisuuksia. Ylikomisario Tuomo Katajisto oli valmistellut koulutuspaketin uuden tieliikennelain työpaikkakoulutusta varten. Sen läpikäymiseen oli suunniteltu käytettäväksi poliisilaitoksissa useampia koulutuspäiviä. Koulutuspäivien aikana oli tarkoitus käydä yhdessä ryhmätasolla lakipykälät läpi ja keskustella niiden sisällöstä. Jos koulutuspäivät olisi saatu toteutettua alkuperäisen suunnitelman mukaisesti, olisi se mahdollisesti lisännyt poliisimiesten ymmärrystä lakimuutosta ja sen tarkoitushakuisuutta kohtaan työelämän kannalta. Suomeen levisi keväällä 2020 maailmanlaajuinen Covid-19 -pandemia, joka vaikutti myös poliisilaitosten toimintaan. Kaikki yli kymmenen henkilön kokoontumiset kiellettiin ja myös pienempiä kokoontumisia pyrittiin välttämään. Nämä rajoitukset aiheuttivat tieliikennelakikoulutuksen toteutuksen muuttumisen. Alkuperäinen suunnitelma yhteisistä koulutuspäivistä muuttui verkkoympäristössä toteutettavaan yksilökoulutukseen, jonka läpikäyminen jäi pääsääntöisesti jokaisen poliisimiehen omalle vastuulle.

Haastatteluissa tuli useamman kerran esille, että haastattelussa mukana olleet poliisimiehet eivät tieneet, mitä lakimuutoksilla oli haettu. Lakipykälien tulkintaeroihin saattoi vaikuttaa koulutuksen kirjavuus ja asiantuntijan puuttuminen koulutusvaiheesta. Haastatteluissa ilmeni, että liikenteen parissa päivittäin työskentelevä konstaapeli oli pohtinut yksikohtaisemmin ja laajemmin lakimuutoksen sisältöä. Tutkimustuloksissa ilmeni, että haastattelussa mukana olleet poliisimiehet olivat huolissaan siitä, miten tavalliset kansalaiset voivat olla tietoisia lakimuutoksesta, kun niitä valvovat poliisiviranomaisetkaan eivät vielä hallitse uutta tieliikennelakia.

Timo Erämetsän mukaan muutos tarvitsee ihmisiä toteutuakseen. Ihmisten mukana olo tuo muutoksen vuorovaikutuksen esimerkiksi esimiesten ja alaisten välillä. Ihmisten monimuotoisuuden vuoksi muutoksen toteuttamiseen ei ole vain yhtä oikeaa tapaa. (Erämetsä 2003.) Tutkimustuloksissa kävi ilmi, että muutoksen läpivieminen ja asenteiden muuttaminen vaatii vielä paljon työtä poliisiorganisaation sisällä. Uusi tieliikennelaki on suuri muutos ja on luonnollista, että se aiheuttaa muutosvastarintaa. Tutkimustuloksissa saadun tiedon perusteella kävi ilmi, että monet uuden tieliikennelain kohdat koettiin

tarpeettomiksi ja vanha laki toimivammaksi. Lause ”miksi tämä piti muuttaa” kuultiin useamman kerran tutkimuksen aikana. Helka Pirisen mukaan, muutosvastarinta on ihmisille luontainen reaktio vanhojen totuttujen tapojen muuttumiseen. (Pirinen 2013, 99.) Pirinen luettelee taulukossaan, (kuva 3) muutosvastarinnan syitä. Tutkimustuloksissa ilmeni yhtäläisyyksiä Pirisen taulukkoon. Näitä olivat muun muassa tietämättömyys, ymmärtämättömyys, haluttomuus muuttua ja muutoksen huono johtaminen. Tietämättömyys ja ymmärtämättömyys lakimuutoksen tarkoituksenmukaisuudesta lisää muutosvastarintaa ja haluttomuutta muuttua. Odottamaton kriisitilanne Covid-19 -pandemian vuoksi aiheutti poliisiorganisaatiossa toimintojen priorisointia ja uusien toimintatapojen kehittämistä Uuden tieliikennelain koulutuksen toteuttaminen ja sen johtaminen ei ollut poliisipäällystön tehtävälisan kärjessä.

Timo Erämetsän mielestä terve muutosvastarinta voi olla myös positiivinen asia muutoksen kannalta. Tällöin muutokseen ei hypätä suin päin ilman kunnollisia suunnitelmia ja perusteita vaan muutos joudutaan valmistelemaan ja sen vaikutukset arvioimaan huolellisemmin. Terveellä muutosvastarinnalla voidaan saada varmistettua muutoksen tarpeellisuus, jolloin väärin päätösten toteuttaminen käytäntöön asti saadaan mahdollisesti estettyä. (Erämetsä 2003, 98.) Tutkimustuloksien mukaan uuden tieliikennelain muutokseen ei päästy Erämetsän taulukon (kuvio 4) mukaisesti alusta loppuun. Tulkintamme mukaan haastatteluun osallistuneet poliisimiehet eivät ole vielä ymmärtäneet muutoksen perusteita ja sen olemusta, jolloin muutosvastarinta ei ole kääntynyt positiiviseksi.

Miia Heiskasen ja Sari Lehikoisen mukaan ihmiset eivät ryntää muutokseen kyseenalaistamatta pelkästään sen avulla, että antaa mahdollisimman paljon tietoa asiasta. (Heiskanen & Lehikoinen 2010, 19.) Tutkimustuloksissa ilmeni, että vaikka poliisimiehillä oli käytössään sama koulutusmateriaali ja mahdollisuus samaan tietomäärään, ei muutosta otettu vastaan kyseenalaistamatta sitä. Heiskasen ja Lehikoisen mukaan organisaatio saadaan sitoutumaan muutoksiin ennakoivalla, rakentavalla ja inhimillisellä muutosviestinnällä (Heiskanen & Lehikoinen 2010, 21.) Tutkimuksessa poliisilaitoksilla nämä henkilöstön muutosta sitouttavat viestintämuodot toteutuivat puutteellisesti. Poliisilaitoksilla esimiehetkään eivät olleet näkemyksemme mukaan täysin tietoisia ja sitoutuneita muutokseen. Tämä vaikeutti osaltaan yhteisen näkemyksen syntymistä

muutosprosessiin. Helka Pirisen mukaan esimiehen rooli muutosviestinnässä on merkittävä (Pirinen 2014, 116).

Muutosprosessin aikana tulevan suuren informaatiomäärän takia muutosviestintä korostuu, koska yksittäisten henkilöiden on haasteellista poimia itselleen olennainen tieto. Viestintä on ennen kaikkea yhteisen ymmärryksen luomista muutoksesta. (Pirinen 2014, 117.) Tutkimustuloksissa ilmeni, että jokaisen poliisimiehen itsenäisesti toteuttama verkkokoulutus ei luonut yhteistä ymmärrystä lakimuutoksesta.

6 POHDINTA

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää, miten hyvin uusi tieliikennelaki oli yksittäisten poliisimiesten tiedossa. Opinnäytetyöllä haluttiin kartoittaa Oulun ja Lounais-Suomen poliisilaitosten poliisimiesten mielipiteitä 1.6.2020 voimaan astuneesta uudesta tieliikennelaista. Lisäksi työssä kartoitettiin, mitkä syyt uuden tieliikennelain tietoisuuden ja mielipiteiden taustalla olivat. Opinnäytetyössä pyrittiin vastaamaan aiemmin tässä työssä esiteltyihin tutkimusongelmiin.

Opinnäytetyössä käytetty aika oli rajattu sen mukaan, että valmistumisemme tulisi tapahtumaan lokakuun 2020 lopussa. Opinnäytetyöprosessi käynnistettiin maaliskuussa 2020. Uusi tieliikennelaki astui voimaan 1.6.2020, joka osaltaan antoi suuntia työn aikatauluttamisen kannalta. Keväällä 2020 Suomeen levisi maailmanlaajuinen Covid-19 -pandemia, joka vaikutti opinnäytetyömme aikatauluun ja toteutukseen tavoilla, joihin emme olleet varautuneet. Covid-19 -pandemiasta johtuneet rajoitukset ihmisten kanssakäymiseen toivat suuria haasteita työssämme keskeisten haastattelujen toteuttamiseksi. Vastoinkäymisistä huolimatta, haastattelut saatiin toteutettua ja niistä saatu informaatio analysoitua.

Opinnäytetyön viitekehys kasattiin uudesta sekä vanhasta tieliikennelaista. Tämän lisäksi lähteinä käytettiin poliisimiesten käyttöön jaettua tieliikennelakikoulutusmateriaalia sekä tutkimusongelmia käsitteleviä kirjallisuutta. Tietoperustan teemat, joita opinnäytetyössä käsiteltiin, olivat alusta alkaen kohtalaisen selvät. Kirjallisuuden hankkimiseen ja tiedonhakuun saatiin apua Poliisiammattikorkeakoulun kirjaston henkilökunnalta.

Opinnäytetyössä käytettiin teemahaastatteluihin perustuvaa laadullista tutkimusmenetelmää. Opinnäytetyöhön haluttiin poliisimiesten mielipiteitä, johon työssä käytetty puolistrukturoitu haastattelumenetelmä soveltui parhaiten. Haastateltavien valintaprosessi muuttui Covid-19 -pandemian aiheuttamien erityisjärjestelyiden ja rajoitteiden vuoksi alkuperäisestä suunnitelmasta. Haastateltaviksi lopulta valikoituneet poliisimiehet suhtautuivat haastatteluihin myönteisesti. Jokainen haastatelluista konstaapeleista toi haastattelun aikana oma-aloitteisesti mielipiteitään koskien lakimuutosta.

Haastateltavien lukumäärä oli pidettävä suhteellisen pienenä, koska opinnäytetyön tekemiseen käytettävissä ollut aika oli rajallinen. Tutkimuksen otanta oli neljä poliisimiestä eikä tutkimuksen tuloksia voi sen vuoksi pitää koko poliisiorganisaation henkilöstöä koskevana. Tutkimustulosten perusteella voidaan kuitenkin saada jonkinlainen kuva yksittäisen poliisimiehen mielipiteistä uutta tieliikennelakia koskien.

Opinnäytetyön tekijät suorittivat poliisiammattikorkeakoulun opintoihin kuuluvaa työharjoittelua poliisilaitoksilla. Haastateltavat poliisimiehet työskentelivät samoilla poliisilaitoksilla kuin opinnäytetyön tekijät. Opinnäytetyöntekijät ja haastateltavat saivat samanlaisen koulutuksen uuteen tieliikennelakiin poliisilaitokselta. Lisäksi opinnäytetyön tekijät saivat käynnissä olevien opintojensa puolesta poliisiammattikorkeakoululta osittain kattavamman koulutuksen uutta tieliikennelakia koskevien muutosten suhteen.

Uuden 1.6.2020 voimaan tulleen tieliikennelain tuomiin muutoksiin perehtyminen on lisännyt opinnäytetyön tekijöiden ymmärrystä lakimuutoksiin. Erityisesti opinnäytetyöhön haastateltujen poliisimiesten kanssa käydyt keskustelut lisäsivät tieliikennelain tuntemusta ja sen soveltamista käytännön työssä. Huomasimme haastatteluja tehdessä, että vuorovaikutus auttoi ja avasi myös haastatteluun osallistuneiden poliisimiesten uuden tieliikennelain tuntemusta. Mielestämme vuorovaikutuksen puute uuden tieliikennelain koulutuksen aikana olikin suurin yksittäinen tekijä, joka aiheutti muutosvastarintaa ja ymmärtämättömyyttä, miksi muutokset tehtiin. Jäämmekin mielenkiinnolla odottamaan, miten uutta tieliikennelakia aletaan tulkitsemaan käytännössä.

LÄHTEET

Erämetsä, Timo 2003: Myönteinen muutos. Helsinki, Timo Erämetsä ja Kustannusosakeyhtiö Tammi.

Heiskanen, Mia & Lehikoinen, Sari 2010: Muutosviestinnän voimapaperi. Helsinki, Talentum.

Hirsjärvi, Sirkka & Hurme, Helena 2004: Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki, Yliopistopaino.

Honkanen, Henry 2006: Muutoksen agentit. Muutoksen ohjaaminen ja johtaminen. Helsinki, Edita Prima Oy.

Hälytysajo-ohje. Poliisiammattikorkeakoulun Moodle. Sisäinen lähde. Luettavissa: https://moodle.polamk.fi/pluginfile.php/74452/mod_resource/content/1/Liite_Virkateht%C3%A4v%C3%A4nC3%A4n%20ja%20h%C3%A4lytysajoneuvon%20k%C3%A4ytt%C3%B6%C3%B6n%20perustuvat%20erioikeudet%20ja%20velvollisuudet.pdf.

Luettu 21.9.2020.

Katajisto, Tuomo 2020. Uuden Tieliikennelain työpaikkakoulutus. Materiaali poliisin työpaikkakoulutukseen kevät 2020. Poliisiammattikorkeakoulun Moodle. Sisäinen lähde. Luettavissa: <https://moodle.polamk.fi/mod/folder/view.php?id=43427>. Luettu 21.9.2020.

Kvist, Hasse & Kilpiä, Teemu 2006: Muutosaskeleita. Jyväskylä, Gummerus.

Organisaatio ja johtaminen. Poliisiammattikorkeakoulun internet. Luettavissa: <https://www.polamk.fi/toimintakasikirja/johtaminen>. Luettu 19.8.2020.

Pirinen, Helka 2014: Esimies muutoksen johtajana. Helsinki, Talentum.

Poliisin organisaatio. Poliisin internet. Luettavissa:

https://www.poliisi.fi/tietoa_poliisista/organisaatio. Luettu 19.8.2020.

Poliisin organisaatiokaavio. Poliisin internet. Luettavissa:

https://www.poliisi.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/intermin/embeds/poliisiwwwstructure/90000_POHA_org_20200501_FIN.png?dbebccbf1f1d788. Luettu 19.8.2020.

LIITE 1. Teemahaastattelurunko

Kysymys 1. 22§ Kääntyminen

- Saa poistua sopivinta ajokaistaa käyttäen
- Miten tulkitaan kolaritilanteissa?
- Onko muutoksessa etuja?

Kysymys 2. 24§ Väistäminen liikennemerkkien mukaan

- Selkeästi risteyksessä olevalla etuajo-oikeus, vaikka kääntyisi vasemmalle
- Onko tarpeeksi hyvin ihmisten tiedossa, jotta kolareilta vältytään?
- Onko muutoksesta etuja?

Kysymys 3. 36§ Pysäköinti

- Taajamassa sallittu pysäköinti vasemmalle puolelle tietä
- Miten toimii käytännössä?
- Mahdolliset vaaratilanteet?
- Hyödyt?

Kysymys 4. 183§ Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi

- Alle rangaistavuuden puhaltavan ajo voidaan estää, kunnes ei enää päihtynyt
- Miten toteutetaan?
- Muuttuuko mikään?

Kysymys 5. 184§ Varovaisuusvelvoite

- Jatkossa vaaditaan erityistä varovaisuutta, joka tilanteessa?
- Vaikuttaako hälytysajoon?
- Onko poliisi jatkossa aina syyllinen kolaritilanteissa?

Kysymys 6. 99§ Ajoneuvoyhdistelmien nopeusrajoitukset

- Jatkossa 01 karryn kanssa saa ajaa 100km/h
- Onko nopeutta turvallista lisätä?
- Muuttuuko mikään?

Kysymys 7. Teknisten laitteiden käyttö

- Jatkossa kielletty vain tosiasiallisen ajon aikana. Käyttö sallittu esimerkiksi liikennevaloissa
- Miten vaikuttaa valvontaan?
- Hyödyt/Haitat?

Kysymys 8. Liikennevirhemaksu

- Ei rikosoikeudellinen seuraamus; poliiseja ei enää peltikolaripaikoille?
- Toistuviin rikkomuksiin ei vaikuta enää pienet ylinopeudet
- Onko riskinä, että pienten ylinopeuksien ajaminen lisääntyy?
- Hyödyt/haitat?

LIITE 2. Haastattelut.

Haastattelu A

Kysymys 1, kääntyminen

Mitä mieltä olet muutoksesta?

Kyllä siinä tilanteissa voi tulla ongelmia, jos ryhmittymisen uuden lain mukaan tapahtuu oikein, mutta toinen tavallaan joutuu tulkitsemaan sitä toisen antamaa suuntamerkkiä, että se kääntyy ja myös se laitimmainen kaista olis käytettävissä. Silloinhan se liikenteen joustavuuden kannalta se toinen ajaa yhtä aikaa siihen vasemmanpuoleiselle kaistalle.

Onko muutoksessa mielestäsi mitään etuja?

Oma näkemykseni on se, että se voi yksittäisissä tapauksissa helpottaa liikenteen sujuvuutta, mutta isossa kuvassa kokisin, että vanha systeemi on ollut täysin toimiva ja yksiselitteinen.

Kysymys 2, väistäminen liikennemerkkien mukaan.

Jos molemmista suunnista tulevilla on kolmio, niin ensin risteyksessä olevalla on etuajo-oikeus, vaikka kääntyisi vasemmalle.

En pitäisi tätä hirveänä ongelmana, koska lähtökohtaisesti jokainen liikenteessä oleva tiedostaa sen, että tahallaan ei saa kehenkään törmätä. Vaatisi aika paljon vääränlaista asennetta liikenteeseen, että tahallaan ajaisi risteyksessä jo olevan auton päälle. Harvoin on tilanne, että poliisi on näkemässä kolaria, jolloin voitais todeta poliisin osalta, että toinen on varmasti ollut risteyksessä ensin. Sekin, että mitkä ne vauhdit on ollut, vaikuttaa oikeen ja väärän ratkaisun tekemiseen, koska osumakohta on meidän ainut, mistä voidaan todeta kumpi on ollut ensin risteyksessä, mutta nopeus vaikuttaa siihen myös. Nämä on täysin todistajien varassa, kun mennään sana sanaa vastaan.

Kysymys 3, Pysäköinti

Taajamassa saa pysäköidä tien vasemmalle puolelle.

Jos ajattelen itsäni liikenteessä, niin monesti vieraassa kaupungissa helpottaa omien ajolinjojen valintaa ja semmosta ennakoivaa reitinvalintaa, kun näät kadulla, että jos on molemmin puolin pysäköity niin voit tulkita sitä yksisuuntaiseksi. Nyt se poistuu, niin varmasti joutuu jonkin verran tekemään enemmän ajatustyötä liikennemerkkien tarkkailussa. Itellä ei tule mieleen mitään hyötyjä tästä uudistuksesta.

Kysymys 4, Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi.

Alle rangaistavuuden puhaltavan ajo voidaan estää.

Mä luulen, että tämä antaa poliisille oikeusturvaa. Itse olen tehnyt kymmeniä kertoja siten, että henkilö, joka puhaltaa vain hieman alle rangaistavuuden ja on vaikka vähän entisyyttä ja taustaa, niin puhutetaan henkilö siten, että hän haluaa antaa avaimet poliisille, joka toimittaa ne avaimet vaikka poliisipäivystykseen ja henkilö voi sieltä ne noutaa selväpäisen kuljettajan kanssa. Tähän asiaan saadaan nyt oikeusturvaa. Aikaisemmin on joutunut neuvottelemaan ja nyt ei enää tarvitse.

Kysymys 5, Varovaisuusvelvoite hälytysajossa.

Poliisilta vaaditaan erityistä varovaisuutta joka tilanteessa.

Hälytysajosta muovautuu vuosien saatossa omantyylinen, että ei tämän pitäisi vaikuttaa. Pitäisi tietää ja tiedostaa ne riskit, mitkä on valmiita ottamaan. Kokisin, että tämä poliisin puolella lähinnä heikentää oikeusturvaa. Poliisilla on kuitenkin sellaisia tehtäviä, että on pakko ajaa sinne lujaa ja ottaa normaalia isompia riskejä hälytysajossa. Ennen laki on kuitenkin ollut ehkä vähän meidän puolella siinä.

Onko poliisi jatkossa aina syyllinen kolaritilanteissa?

Luulen, että ehkä syyllisyyttä jaetaan enempi siinä. Kuitenkin kansalaisilla on väistämismisvelvollisuus hänen huomattessa hälytysajoneuvon. Tämä uudistus aiheuttaa varmaan sen, että syyllisyyttä jaetaan sinne poliisin puolellekin enempi. Ei välttämättä kokonaan meidän viaksi, mutta enempi alkaa kaatumaan poliisin puolelle.

Kysymys 6, Ajoneuvoyhdistelmien nopeusrajoitus.

Esimerkiksi O1-kärryn kanssa saa ajaa 100km/h.

Tätä nykyä mitä O1-luokan perävaunuja näkyy, niin tosi vähän on enää semmosia ite rakennettuja vanhoja kärryjä liikenteessä, niin sen puolesta se vetonopeus on ihan hyvä. Monesti suuremman riskin aiheuttaa se, että jo 80km/h vauhdissa sieltä tipahtaa jotain. Sitä tulisi teroittaa ihmisille, että jos vetää satasta kärryä, niin täytyy olla sidonta toteutettu erityisen hyvin. Sidonnan tulisi muuttua nykyistä paremmaksi, että se olisi turvallista.

Kysymys 7, Teknisten laitteiden käyttö.

Jatkossa kielletty tosiasiallisen ajon aikana.

Luulen, että tämä on jo lähtökohtaisesti lakina sellanen, että valvonta ei oo ihan tasapuolista. Teknisiä laitteita käytetään liikenteessä niin paljon, että se, joka sen valvonnan kohteeksi joutuu, niin sillä on käynyt huono tuuri siinä. Tuo ei muutu mihinkään, koska siihen on mahdoton tavallaan riittävällä teholla puuttua. En osaa sanoa onko tästä mitään hyötyä tai haittaa. Ehkä parempi, että joissain määrin sallitaan, koska sitä ei pystytä tasapuolisesti valvomaan.

Kysymys 8, Liikennevirhemaksu.

Liikennevirhemaksu ei ole rikosoikeudellinen seuraamus.

Veikkaisin, että tämä voi aiheuttaa sen, että ammattiautoilijoiden keskuudessa pienen ylinopeuden ajaminen tulee lisääntymään. Matti Meikäläiselle uskoisin, että se tekee kuitenkin kipeää maksaa niitä, mutta yritykset on varmasti valmiita maksamaan niitä sakkoja ajan säästämiseksi. Suuressa kuvassa en kokisi, että tästä mitään haittaa on. Sen, että kaikille parkkipaikkakolaripaikoille ei poliisin enää tarvitse mennä koen hyvänä asiana siinä mielessä, että poliisin työ on tehty käytännössä pelkästään vakuutusyhtiöitä varten. Pienen peltikolarin ajaja ei todennäköisesti siitä meidän kirjoittamasta sakosta hirveesti viisastu tai se ei oo valtavaa henkeen tai terveyteen kohdistuvaa vaaraa aiheuttanut toiselle. Meidän työ on enempi ollut palvelus vakuutusyhtiötä varten. Se on meidän kannalta ihan hyvä, että ei enää mennä paikalle.

Kysymys 9, Muuta

Haluatko sanoa vielä tieliikennelakiuudistukseen liittyen jotain, mitä ei haastattelun aikana käsitelty?

Sen haluaisin sanoa, että seuraavan kerran, kun tehdään tällaisia muutoksia, niin tulisi ottaa huomioon, että järjestelmät, joilla kenttäpartiot ja tutkijat hoitaa näitä rangaistuksia ja sakkoja eteenpäin, niin ne sopisi yhteen niiden uusien lakisovellusten kanssa, ettei tulisi ylimääräistä haittaa siitä, että järjestelmät ei pysy lakiuudistuksien perässä.

Haastattelu B

Kysymys 1, Kääntyminen

Nykyään kääntymistilanteessa täytyy käyttää niin sanotusti omaa ajokaistaa eli, jos vaikka kääntyy kulkusuunnassaan vasemmalle kolmikaistaiselle yksisuuntaiselle tielle, pitäisi jättää vasemmalle kaistalle ja uuden lain mukaan saa poistua sopivinta kaistaa käyttäen. Ajokulttuuri on jo pitkään ollut sellainen, että ihmiset jättää oikeastaan mille kaistalle vaan, eikä siinä hirveästi ole mielestäni kolareita tähänkään asti tullut. Tosin pääsääntö on selvä, jos jätät jollekin muulle kuin omalle kaistalle niin olet sitten itse vastuussa siitä.

Eli tulkinta on ollut aikaisemmin helppo?

Syyllisen löytäminen on ollut hyvin yksinkertaista siinä, paitsi jos molemmat ovat jättäneen omille kaistoilleen ja samanaikaisesti sen jälkeen lähteneet leikkaamaan ristiin niin sittenhän se on hyvinkin ristiriitaista. Sitten saattaa olla, että molemmat oman osansa maksaa. Jatkossa saa poistua sopivinta ajokaistaa käyttäen, mutta muistaakseni uudessa laissa oli siihen lisäys ”muu liikenne huomioon ottaen ja erityistä varovaisuutta noudattaen”. Eli saat poistua sopivinta kaistaa käyttäen, mutta vastuu on itsellä. Jos joku käyttää vanhan lain mukaista omaa ajokaistaa ryhmittymiseen ja sinä ryhmityt hänen kaistalleen, vaikka vanhan pääsäännön mukaan olisi pitänyt ryhmittyä jollekin muulle kaistalle, niin sinä silloin vastaat siitä. Siihen käsitykseen minä tästä laista jäin, että sitä sillä on tarkoitettu. Käytäntö tulee osoittamaan tuleeko tämä aiheuttamaan jonkinnäköisiä kolareita vai ei. Itse en usko, että se tulee hirveästi mitään aiheuttamaan, koska näitä kaistanvaihtokolareita on muutenkin todella vähän.

Onko muutoksesta jotain etua?

Mielestäni ei ole, koska vanha laki oli hyvin selvä ja sillä esimerkiksi saatiin sujuvoitettua liikennettä sillä tavalla, että vanhan lain mukaanhan jokainen tienkäyttäjä pystyi itse luottamaan siihen, että vastakkaisesta suunnasta kääntyvä jättää omalle kaistalleen ja minä voin jättää omalle kaistalleni. Molemmat tietää, kun toisella on vilkku päällä, niin mille kaistalle kääntyy, eikä ole tarvinnut huolehtia siitä. Nyt täytyy ehkä ottaa huomioon sekin, että vastakkaisesta suunnasta tuleva saattaa jättää myös minun kaistalleni risteykseen. Sitten tullaan ehkä siihen, että kumpi ensin on siellä risteyksessä, niin sillä on ikään kuin etuajo-oikeus. Epäilen, että siitäkin tarvitaan oikeuskäytäntöä, missä tapahtuu näin, missä toinen jättää niin sanotusti kolmannelle kaistalleen ja toinen tulee vähän jälkijunassa ja tulee jonkin näköinen törmäys. En usko, että tästä muutoksesta on mitään hyötyä, enkä ymmärrä miksi se on tehty. Uudistuksessa on ehkä yritetty ajaa lakia siihen suuntaan, mikä tavallaan tapakäytäntö jo on. Mielestäni tämä vain epäselkeyttä mahdollisia kolaritilanteita, joita tosin en usko kuitenkaan tulevan.

Kysymys 2, Väistäminen liikennemerkkien mukaan

Vanha laki sanoo, että kolmion ja stop-merkin takaa tulevan pitää väistää risteävää tietä olevaa liikennettä. Ja uusi sääntö sanoo, että pitää väistää kaikkea muuta liikennettä. Tällöin voitaisiin ajatella niin, että jos vastakkaisista suunnista lähestytään kolmion takaa päätietä niin samanaikaisesti jos tullaan niin siitä ei tule ongelmia. Esimerkiksi jos samaan aikaan risteykseen tulevasta toinen menee suoraan ja toinen kääntyy vasemmalle, niin kyllä silloin se suoraan menevä on etuajo-oikeutettu vasemmalle kääntyvään nähden. Mutta jos ollaankin vaikka kolmioristeyksessä ja tämä on ajallisesti niin, että toinen on kääntymässä vasemmalle ja toinen on menossa suoraan, molemmat lähestyy siis eri suunnista päätietä, niin tämän mukaan se kumpi olisi siellä risteyksessä ikään kuin ajallisesti hiukan etuajassa niin se saisi sitten kääntyä vasemmalle niin että tämän toisesta suunnasta lähestyvän pitääkin väistää häntä. Mulla jäi hiukan auki se, että onko tähän tulossa jonkinlainen korjauspaketti. Tätä lakia rukataan vielä ennen kuin tämä tulee voimaan. Tässä vanha laki on ollut toimiva, niin en taas ymmärrä, että minkä takia muutetaan. Tätä sillä tuskin on ajateltu, vaan on saatettu ajatella esimerkiksi tilannetta, jossa on risteys, jonka toisella puolella on vaikka parkkipaikka. Sitten tämän kolmioristeyksessä olevan pitäisikin väistää tätä parkkipaikalta tulevaa. Eli ehkä tässä on ajateltu tällaisia tilanteita ajateltu selkeyttävän. Edelleen uskon siihen, että jos kaksi autoa lähestyy vastakkaisista suunnista toisiaan kolmioristeykseen, niin kyllä se tapakäytäntö tulee olemaan ihan sama kuin ennenkin eli kääntyvä väistää suoraan tulevaa. Ei ihmiset rupea miettimään, että minä olin viisi sekuntia ennen risteyksessä niin minäpä tuuppaankin tuonne. Ei ihmiset halua sitä tehdä ja koska tämä on niin iskoistunut takaraivoomme tämä ajotapa, että taajamassa kääntyvä väistää suoraan tulevaa. En ihan ymmärrä mitä tolla on haettu, että ”väistää kaikkea liikennettä”. Enkä näe siinä muutoksessa myöskään mitään etuja. Se että onko uusi sääntö niin hyvin ihmisten tiedossa, että kolareilta vältytään niin mielestäni se on jopa poliisille sen verran hankala mieltää, että mikä todellisuudessa muuttui suhteessa vanhaan ajokulttuuriin, niin en usko että ihmisetkään sitä tulevat koskaan tajuamaan. Kolaripaikalla ongelmaksi tulee sitten, että mitenäs me näytetään toteen, että kumpi on ollut ensin siinä risteyksessä. Varmaan osumapisteestä pystyy jotain päättelemään, mutta se mikä me varmasti nähdään on, että molemmat tuli kolmion takaa ja toinen kääntyi ja toinen meni suoraan. Kyllä se melkein tulee niin olemaan, että se kääntyvä siinä maksumieheksi joutuu, vaikka se olisi ennen ollut risteyksessä, koska mitään muuta ei pystytä näyttämään toteen. Tämäkin on ennen ollut hyvin selvää.

Kysymys 3, Pysäköinti taajamissa vasemmalle puolelle tietä.

Tällähän on haettu siis sitä sähköautojen latauspistehommaa ilmeisesti. Eli osassa autoissa latauspiste on vasemmalla puolella ja sitä on koitettu sujuvoittaa. En usko, että tässä tulee mitään ongelmia olemaan. Ainut missä voi ongelmia tulla on taskuun pysäköinnissä, koska me kaikkihan osataan ehkä pysäköidä taskuun oikealle puolelle. Kun pitäisikin pysäköidä taskuun vasemmalle puolelle niin se ei olekaan ihan niin helppoa enää. Se saattaa alkaa viemään vähän aikaa mikä saattaa aiheuttaa ruuhkia ja siinä voi jotain pikku pusuja tulla, mutta en usko, että se vaaraa sinänsä aiheuttaa. Liikkeelle lähtö vilkkaassa liikenteessä voi olla ongelma. Jos jätät auton parkkiin illalla hiljaiseen aikaan kulkusuunnassa vasemmalle puolelle ja

aamuruuhkassa liikkeelle lähdetessä pitääkin väistää sekä vastaan tulevia ja tavallaan takaa päin tulevia. Yhden kaistan yli mentäessä onkin tuplaliikenne mitä pitää varoa. Siinä näkisin ehkä käytännön ongelmaa, mutta en usko, että tulee näkymään poliisille kolaritilastoissa.

Kysymys 4, Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi.

Pykälän mukaan alle rangaistavuuden puhaltaneen kuljettajan ajo voidaan estää, kunnes hän ei enää ole päihtynyt.

Sanon heti tähän alkuun, että en ole 12 vuoden aikana törmännyt kertaakaan sellaiseen tilanteeseen, että ihminen on puhaltaa alle 0,5 promillea, mutta on selkeesti päihtynyt. Ehkä joku ihan eka kokeilu, jos ihminen ei ole koskaan aiemmin maistanut alkoholia ja vaikka 18-vuotias ajaa autoa ja juo yhden puol litrasen lonkeron, josta tulee vaikka 0,4 promillea alkoholia niin se voisi olla sitten. Ei sekään olisi niin selvästi päihtynyt, että hoipertelisi tai muuta. Mutta jos ajatellaan ihan uutta kuljettajaa, jonka ajo muutenkin on epävarmaa niin ehkä tällaisessa se voisi, mutta kyllä se niin ani harvinaista on. Sinänsä muutoksena ihan ok. Ei se varmaan haittaa mitään eikä ketään. Toisaalta mietin sitä, että kun meillä kerran rangaistavuuden raja on 0,5 niin miksi sitten puuttua sen alla oleviin. Ehkä tässä hiukan haetaan sellaista yhteispohjoismaista linjaa, kun Ruotsissa raja on 0,2. En usko, että pykälän myötä mikään tulee muuttumaan mitenkään. Veikkaisin, että yksittäisiä tapauksia voi Suomessa vuosittain tulla, jossa ajo estettäisiin alle 0,5 päihtymyksen vuoksi. Ehkä tilanteissa, jossa tarkkuusalkometriin puhalletaan, vaikka kaksi kertaa 0,65 promillea, jos milligrammat muutetaan promilleiksi, mutta varmuusvähennys tiputtaa tuloksen alle rangaistavuuden niin ehkä niissä tilanteissa tätä voisi hyödyntää. Mutta sittenkin meidän pitää pystyä osoittamaan, että se on selkeesti päihtynyt, että käytös on päihtynyttä. Se ei riitä, että se meni seulonnassa ja molemmilla tarkkuusalkometripuhallutuksilla yli rangaistavuuden, niin sillä ei pelkästään pystytä estämään ajoon lähtöä, vaan pitää olla myös selkeä päihtymystila. Aika näyttää tuleeko tätä käytettyä.

Kysymys 5, Varovaisuusvelvoite hälytysajoa koskien.

Hälytysajoneuvon kuljettajalta vaaditaan jatkossa erityistä varovaisuutta.

Se korostaa sen ajoneuvon kuljettajan vastuuta, joka käyttäytyy selkeästi muusta liikenteestä poiketen. Mun mielestä sinänsä ihan hyvä, niin sen pitää ollakin. Oma ajonopeus ja muukin liikehdintä pitää tehdä liikenteessä mahdollisimman ennakoitavaksi. Hirveän aggressiivinen hälytysajo jää ehkä pois, paitsi niissä tilanteissa, joissa on ihan todella kova kiire ja joku on hengen tai terveyden vaarassa. En usko, että käytännössä vaikuttaa paljoa poliisin hälytysajoon. Sitten se vaikuttaa tietenkin, kun kolahtaa. Näitä kolareita hälytysajossa tulee poliisille vuosittain jonkun verran. Kyllä siinä helpommin poliisi löytää itsensä siitä vähintäänkin esitutkinnassa rikoksesta epäiltynä. Se tuleeko niistä sitten tuomioita helpommin niin sen sitten taas oikeuskäytäntö osoittaa meille. Mun mielestä toi on varmaan ihan hyvä pykälä. Tiedän poliiseja, jotka ajavat hälytysajoa liian limiitillä.

Onko poliisi jatkossa aina syyllinen kolaritilanteissa?

Poliisillehan on annettava tietä, silloin kun on ääni- ja valomerkit päällä, niin tottakai tilanteesta riippuen, mutta en usko että kolaritilanteissa poliisi on sen enempiä syyllinen kuin tähänkään asti. Tähänkin asti syyllinen on kolaritilanteissa ollut ratin ja penkin välissä. Ei voida lähteä koskaan siitä, että mennään vaan ja muut väistää. Aina pitää varmistaa, että muu liikenne on varmasti meidät nähnyt. Jos lähestytään tilannetta ja huomataan, että ton auton ajolinja leikkaa meidän ajolinjan kanssa, niin meidänhän silloin pitää hidastaa ja pysähtyä, eikä olettaa, että tuo hidastaa ja pysähtyy. En usko, että vaikuttaa, ihan hyvä muutos sinänsä.

Kysymys 6, Ajoneuvoyhdistelmien nopeusrajoitukset

Jatkossa esimerkiksi 01-luokan peräkärryn kanssa saa ajaa 100km/h. Mitä ajatuksia siitä?

Tällähän on haettu sitä liikenteen sujuvoittamista. 01-kärryjähän löytyy melkein joka maatalosta ja kaupungissakin niillä kuskataan lehtiä ja muita. Koska niitä on paljon on haluttu, että ne liikkuu tuolla niin, että tukkisivat liikennettä mahdollisimman vähän ja vähentäisi ohitusten määrää. Muutoksena sinänsä ihan ok sellaisenaan, mutta pitää ottaa huomioon, että nämä on kärryjä missä ei ole jarruja ja lisäksi nämä on kärryjä joita ylikuormataan paljon. Ihmiset usein luulevat, että tuollaisen kärryn kantavuus on isompi kuin mitä se on. Vaikka kuomulliseen jarruttoman kärryn massa kuomun kanssa saattaa olla jo 300kg, jolloin se ottaa enää 450kg kuormaa ja vaikka painekyllästetty puu on todella painavaa, jolloin yllättävän pieni kuorma menee ylimassaiseksi. Ja jos ajatellaan, että se menee vaikka 250kg ylimassaiseksi, jolloin se painaa tonnin se kärry ja siinä ei ole jarruja ja sä ajat satasta sen kanssa, kun lyöt liinat kiinni niin se kärryhän puskee sitä autoa jonkun verran ja jarrutusmatka pitenee. Ja jos se on kuormattu vähänkin väärin, niin vetoaisaan kohdistuu nostetta, mikä on hyvin yleistä, kun kuskataan puukuormia sun muita. Se on yleistä senkin takia, että senhän saa kuormata niin, että kuorma tulee 2m takaa yli, kunhan se on merkitty. Edestäpäin ei paljoa pysty kuormaamaan yli, koska vetoaisa on niin lyhyt, mikä tarkoittaa, että kuorma on takapainoinen. Jos vie vähän ylipainoista ja takapainoista kuormaa, kohdistuu vetoaisaan aika isokin noste. 100km/h nopeudesta, kun jarruttaa niin kärry työntää auton perän ilmaan. Auton jarrutuksesta johtuen paino on eturenkailla ja kärry nostaa peräpäätä ilmaan niin se heittää ympäri sen koko yhdistelmän. Olen ollut tällaisella kolaripaikalla. Nopeuden lisäys olisi varmasti ihan turvallista, jos kärryt olisi oikein kuormattuja. Täytyy myös ottaa huomioon, että 01-kärryt saattaa olla tosi vanhoja, kun niitä tarvitse katsastaa. Niitten kuntoa ei valvo käytännössä kukaan, niin missä kunnossa niiden vetokidat esimerkiksi on. Luulen, että siinä tulee tapahtumaan onnettomuuksia. Kyllä tämä on huono muutos käytännössä. Tähän olisi pitänyt lisätä, että pitää vaikka katsastaa joka toinen vuosi. Lisäksi aggressiivinen tiedottaminen, että nyt kun muuttuu sataan niin muista kuormata näin ja näin. Uskon, että tämä tulee lisäämään onnettomuuksia.

Kysymys 7, Teknisten laitteiden käyttö

Jatkossa kielletty vain tosiasiallisen ajon aikana. Miten vaikuttaa valvonnan kannalta?

En tiedä mitä tällä on haettu. Vanhan lain aikaan hallituksen esityksessä oli ajatus siitä, että myöskin esimerkiksi liikennevaloihin pysäköinyt kuljettaja ei saa näppäillä puhelinta, koska silloin se huomio menee siihen ja kun valot vaihtuu vihreäksi niin se töröttää siinä eikä huomaa sitä, mikä taas epäsujuvoittaa liikennettä. Yhtäkkiä se ei olekaan enää tärkeä juttu ilmeisesti, koska se muutetaan pois. Mutta ei se valvontaan vaikuta. Meidän on hyvin helppo kattoa, että liikkuko auton pyörät, kun se näppäilee kännykkää. Ja on se niinkin, että jos se näppäilee kännykkää valoissa, eikä huomaa, että valot vaihtuivat ja kun huomaa niin lähtee liikkeelle ja laittaa sitten puhelimen pois, niin kyllä se silloin vaikuttaa siihen ajamiseen ja siitä kannattaa sakko kirjoittaa. Vaikka se liikkui vain sen metrin, mutta kun se selkeesti vei sitä huomiota siitä milloin se valo vaihtuukaan vihreäksi. En usko, että vaikuttaa käytännössä mitenkään valvontaan. Kyllä ne ihmiset, kun näppäilee niitä kännyköitä ajon aikana niin ne näppäilee niitä liikennevaloissa ja ajaessaan. En tiedä mitä tällä on loppujen lopuksi haettu. Miksi muuttaa toikin asia. Se on kuitenkin tien käyttäjä silloinkin, kun se on punaisissa liikennevaloissa.

Kysymys 8, Liikennevirhemaksu

Liikennevirhemaksu ei ole rikosoikeudellinen seuraamus.

Poliisin työkuormaahan sillä yritetään vähentää. Pienet pusut eivät enää ole rikoksia, niin sinne ei enää välttämättä tarvitse poliisin mennä. Ja se, että pienet ylinopeudet eivät enää vaikuta toistuviin rikkomuksiin, niin ne ovat tosi pieniä ylinopeuksia. Luulen, että liikennevirhemaksulla on ajateltu automattivalvonnan helpottamista. On paljon helpompi jatkossa luoda tekniikkaa, missä valvotaan esimerkiksi punaisia liikennevaloja. Eli aina, kun auto ajaa punaisia päin, vaikka metrinkin niin välähtää kuva ja lähtee lappu. Tällä on haettu sitä, että voi ajoneuvon kuljettajalle lähettää lapun, eikä tarvita enää mitään saantitodistuksia. Sillä ihmisellä on mahdollista sitten valittaa siitä, jos se haluaa. Oikean poliisin tehtäviä tämä ei mun mielestä helpota. Pikemminkin päinvastoin, koska nyt kun nämä ei ole rikoksia, eikä meillä ole esitutkintalain mukaista oikeutta esimerkiksi pakottaa ihmistä jäämään sakotettavaksi. Tähän saakka esimerkiksi turvavyön käyttämättä jättäminen on tuonut esitutkintalain mukaiset oikeudet, niin on voitu sanoa ihmiselle, että odota tossa noin 15min vuoroas ja tuu sitten hakemaan se sakko. Ja niin sen ihmisen on tarvinnut toimia tai se syyllistyy niskoitteluun. Nyt näin ei ole. Eli kun me on ihmiseltä tiedot saatu ja tunnistettu että tässä on sun ajokortti, niin se ihminen sanoo, että hänellä on kiire ja lähtee pois niin se voi niin tehdä. Käytäntö tämänkin tulee taas osoittamaan, että miten tulee menemään ja käyttäkö ihmiset oikeuttaan poistua paikalta. Se, että toistuviin ylinopeuksiin ei vaikuta enää pienet ylinopeudet, niin en osaa sanoa onko se hyvä juttu. Se tarkoittaa käytännössä sitä, että ihmiset, joilla on rahaa, niin ne voi ajaa jatkuvasti pientä ylinopeutta. Ne saa sitten vaan niitä liikennevirhemaksuja, mutta ei se tunnu niiden kukkarossa mitenkään. Sitten taas se yksinhuoltajaäiti, jolta on rahat koko ajan loppu niin ei sillä ole varaa ottaa noita liikennevirhemaksuja. Eli ihmiset joutuu nyt hieman eriarvoiseen asemaan tässä. Aikaisemmin se on kuitenkin ollut pelotteena, että jos

saat sen 3 sakkoa vuodessa tai 4 kahdessa vuodessa niin sitten lähtee kortti. Se saattaa vaikeuttaa sen rikkaankin elämää. Pienten ylinopeuksien ajaminen siis varmasti lisääntyy. Tämä helpottaa poliisin valvontaa, mutta eriarvoistaa ihmisiä, mikä on minusta väärinpäin. Käytäntö osoittaa saavutetaanko tällä oikeesti mitään.

Kysymys 9, Muuta

Haluatko sanoa vielä tieliikennelakiuudistukseen liittyen jotain, mitä ei haastattelun aikana käsitelty?

Yksi oleellinen ongelma, mikä ei tässä haastattelussa tullut vielä on se, että polkupyörällä saa jatkossa ajaa yksisuuntaista väärään suuntaan, jos se on liikennemerkillä osoitettu. Siinä on ongelma ja tulee varmasti tapahtumaan juttuja. Ihmiset ei osaa katsoa toiseen suuntaan, kun on totuttu katsomaan vaan yksisuuntaisen kulkusuuntaan tulevia. Nyt sieltä voi tulla polkupyöräilijä toisesta suunnasta. Siinä voi tulla ongelmia. Se oli mielestäni hyvä muutos, että yleinen varovaisuusvelvoite -pykälää muutettiin. Yleinen huolellisuus ja varovaisuusvelvoite on tähänkin asti ollut mutta uudessa vielä korostetaan jokaista tienkäyttäjää ottamaan huomioon ja ennakoimaan muuta liikennettä ja tarvittaessa luopumaan omista oikeuksistaan vahingon ja vaaran välttämiseksi. Kukaan ei voi vain luottaa siihen, että mä saan tehdä näin. Sitä en tiedä tuoko se sitten epäselvyyttä kolaritilanteisiin. Se on tietenkin syyllinen, joka ei noudattanut liikennesääntöjä, mutta onko tällä sitten joku osasyllisyys, joka tuli liikennesääntöjen mukaan, mutta ei ennakoanut tilannetta.

Haastattelu C

Kysymys 1, kääntyminen

Mitä mieltä olet muutoksesta?

Kolaritilanteissa voi olla hankalaa, jos ei aivan selvästi pysty syyllisyyttä osoittamaan. Tuomioistuinkäsittely siinä on eessä ja käräjäoikeuden ja hovioikeuden ratkasut linjaa miten tätä uutta lakia käytännössä sovelletaan. Kaikkihan menee niin kauan hyvin, kun mitään tapahtuu, mutta kun ensimmäinen tenkkapoo tulee niin en usko, että poliisi pystyy sitä rataisemaan.

Onko muutoksessa mielestäsi mitään etuja?

Näen, että tällä uudistuksella on haettu sitä, että vastuuta siirretään autoilijoille ja sitä kautta liikennekulttuuri muuttuisi jouhevammaksi ja järkevämmäksi. Valitettavasti en usko, että tästä uudistuksesta on hyötyä. Olisi ollut parempi pysyä vanhassa, joka on kaikille tuttu ja turvallinen ja poliisikin olisi pystynyt tilanteet ratkomaan.

Kysymys 2, väistäminen liikennemerkkien mukaan.

Jos molemmista suunnista tulevilla on kolmio, niin ensin risteyksessä olevalla on etuajo-oikeus, vaikka kääntyisi vasemmalle.

Lähtisin veikkaamaan, että tämä uusi laki ei välttämättä ole ihmisillä tiedossa, mutta käytännön kokemus auton kanssa liikkumisesta tuo sen, että mikään liikennemerkki ei oikeuta ajamaan toisen päälle. Maalaisjärki ja kokemus vanhasta liikenteestä pelastaa tässä. Se voi olla etu, että se on nyt kirjattu tonne, kun käsittääkseni se on aiemmin ollut maan tapa vaan, eikä sitä ollut kirjattu auki. Varmaan tämä selkeyttää osaltaan, jos tulee kiistaa ja väitteitä.

Kysymys 3, Pysäköinti

Taajamassa saa pysäköidä tien vasemmalle puolelle.

Oon nähnyt tätä uuden lain mukaista pysäköintiä ja ihmiset on varmasti varsin tietoisia tästä mahdollisuudesta. Jollain tavalla se voi kaupunkiolosuhteissa helpottaa pysäköimistä. Omiin silmiin uudistus näyttää hassulta kun keulat on mikä mihinkin suuntaan. Liikkeelle lähteminen saattaa olla sitten se, mikä aiheuttaa ylimääräistä vekslaamista. Nopeassa ja tiukassa tilanteessa, kun pysäköiminen on vähän hankalaa niin voi tästä olla hyötyä, kun ei tarvitse kiertää sitä korttelia, että voi työntää auton parkkiin.

Kysymys 4, Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi.

Alle rangaistavuuden puhaltavan ajo voidaan estää.

Käytännössä varmaan täällä taajama-alueella ei oo niin vaikeaa toteuttaa. Käytännössähän ajo estetään ottamalla avaimet haltuun ja annetaan kuskille mahdollisuus soittaa kortillinen selväpäinen kuljettaja siirtämään auton, jos se ei tietyssä nopealla aikataululla onnistu, niin poliisi toimittaa avaimet poliisiasemalle. Jos poliisiasema on kaukana niin joudutaan soveltamaan. Kyllä mun mielestä kannattaa vaivaa nähdä, että se ajo estetään. Kun tuollainen mahdollisuus on niin kyllä sitä kannattaa käyttää. Aikaisemmin, kun tällaista pykälää ei ollut, niin toivoteltiin vaan hyvää matkaa.

Kysymys 5, Varovaisuusvelvoite hälytysajossa.

Poliisilta vaaditaan erityistä varovaisuutta joka tilanteessa.

Kyllä siinä hälytysajon ajamiselle ja kuskille laitetaan entistä enemmän painetta. Kyllä mä näkisin, että se vaikuttaa hälytysajamiseen. Ehkä enemmän kuitenkin ensihoidon puolella, missä ei hälytysajon ajaminen oo niin hyvin hanskassa kuin poliisilla. Ei tule muuttamaan omaa suhtautumista hälytysajon ajamiseen.

Onko poliisi jatkossa aina syyllinen kolaritilanteissa?

Ei ole.

Kysymys 6, Ajoneuvoyhdistelmien nopeusrajoitus.

Esimerkiksi 01-kärryn kanssa saa ajaa 100km/h.

Mun mielestä nopeutta ei ole turvallista lisätä. Vaikka autot on kehittyneet ja varmaan kärrytkin osittain, niin kyllä fysiikan lait on samana pysyneet. En näe järkeä nopeuden lisäämisessä. Se 80km/h olis ollut ihan riittävä. Ennen yli 80km/h vastaan tullut kärry otettiin syrjään automaattisesti ja annettiin vähintään huomautus. Nyt veikkaan, että kärry-yhdistelmien valvonta tulee laskemaan.

Kysymys 7, Teknisten laitteiden käyttö.

Jatkossa kielletty tosiasiallisen ajon aikana.

Kyllä se varmaan sillä tavalla ainakin valvontaan vaikuttaa, että joutuu oottamaan, että auto on liikkeellä. Ennen se oli niin paljon simppelempi, kun oli yksinkertainen kirjaus, että käytti matkapuhelinta ajon aikana siten, että piti sitä kädessään. Nyt ne otetaan sitten puhtaasti liikenteestä nämä puhelimeen puhujat ja tabletin räplääjät pois. Varmasti tulee vaikuttamaan siihen, että valvonta hieman vaikeutuu. Käytännössä kuitenkin ollut jo lähes maan tapa, että kun auto pysähtyy tai valoissa niin siinä äkkiä vilkastaan sitä kännykkää. Näen järkeväksi tämän muutoksen kuitenkin.

Kysymys 8, Liikennevirhemaksu.

Liikennevirhemaksu ei ole rikosoikeudellinen seuraamus.

Se, että pieniin peltikolareihin ei enää ole poliisin tehtävä mennä paikalle, niin kyllähän tuo uudistus sinänsä on paikallaan, että eihän sitä vähiä poliisin resursseja kannata sitoa tuollaisiin parkkipaikkakolareihin ja pieniin peltikolareihin, jotka pääsääntöisesti korvataan vakuutusmaksuista. Kuitenkaan se henki ja terveys ei oo niin kovasti uhattuna siellä törmäillessä kuin täällä maantiellä. En tiedä vaikuttaako se mihinkään, että pienet ylinopeudet ei enää vaikuta toistuviin rikkeisiin. Kyllähän aina joku pienellä riskillä ajaa. Se on niin vaikeasti kontrolloitavissa oleva asia, että en usko, että se älyttömästi lisääntyy. Se uudistuksessa voi olla hyöty, että kansalainen ei koe sitä pieniin ylinopeuksiin puuttumista enää poliisin kohdalta niin pilkun viilaamisena. Toki sitä maksamaan joutuu, mutta ajokieltoa ei sitten enää. Jatkumoa on seuraamuksista lyhennetty, niin se voi olla ihan hyvä.

Haastattelu D

Kysymys 1, kääntyminen

Mitä mieltä olet muutoksesta?

Varmaan ihan järkevä muutos. Onhan se poikkeussäännöksellä onnistunut aiemminkin, mutta uudessa ei ole enää tulkintaa siitä, miten äkkiä on kääntyttävä uudestaan, jotta voi poikkeusta käyttää. Kolaritilanteet voivat olla vähän erikoisia, jos tullaan vastakkaisista suunnista ja törmätään, niin kumpi on sitten enemmän syyllinen, vai onko niin, että molemmat ovat syyllisiä, jos molemmat haluavat mennä tulosuunnassa kauimmalle kaistalle ja keskellä törmätään, niin kumpi siinä sitten on syyllisenä.

Eli muuttuuko käytännössä mikään vanhaan nähden?

Muuttuu siinä, jos se jää noinkin avoimeksi, että sen voi tehdä oikeastaan missä vain risteyksessä, eikä se enää vaadi sitä, että on esimerkiksi kääntymässä 50m tai 100m päästä jonnekin uudestaan ja kauimman kaistan ottamisesta olisi etua. Voi olla, että se menee yleisen sujuvuuden puolesta, mutta lähinnä kolaritilannepuoli on ainoa viran puolesta, mikä on sitten se ongelma, että miten se tulkitaan ja voiko vanhaa pohjaa käyttää siellä. Eli jos minä yritän kauimmalle kaistalle ja vastaantulija kääntyykin itselleen lähimmälle kaistalle, niin onko sillä enemmän oikeus mennä sinne lähimmälle kaistalle kuin minulla, jolloin syyllisyys tulisi minun päälle. Tämän varmaan joku viisaampi kertoo. Todennäköisesti täytyy odottaa, että näissä tilanteissa tapahtuu kolareita.

Kysymys 2, väistäminen liikennemerkkien mukaan.

Jos molemmista suunnista tulevilla on kolmio, niin ensin risteyksessä olevalla on etuajo-oikeus, vaikka kääntyisi vasemmalle.

Näissä tilanteissa varmaan se kolaripaikka kertoo sitten kumpi on syyllinen. Eli jos se törmäyspaikka on siellä pitkällä, niin silloin se kääntynyt on varmaan ollut siellä risteyksessä selkeästi ensin. Muussa tapauksessa sitä, että kumpi siellä risteyksessä on selkeästi ollut niin ei sitä pysty millään määrittelemään. Jos kolari on tapahtunut heti suoraan menevän kolmion jälkeen, niin sitten voidaan varmaan olettaa, mutta se vaatii kyllä aika selkeän tilanteen. Jos on normaali kaks kaistanen risteys, jossa on kolmiot, niin kyllä mä melkeen laittaisin niin, että se suoraan tuleva on enemmän etuajo-oikeutettu kuin se kääntyjä. Toivottavasti kukaan ei väkisin tunge oikeuksistaan kiinni pitäen kenenkään eteen. Ei se ikinä hyvä asia ole liikenteessä väkisin oikeuksistaan pitää kiinni. Mä epäilen, että se aika pitkälti tulee menemään yhä niin, että se suoraan menevä menee ensin ja ihmiset automaattisesti antaa sille tietä.

Näetkö tässä muutoksessa jotain etuja?

Mun mielestä tämä ei hirveesti muuta mitään. Enemmän vain sanamuotojen tarkennus. Käytännössä sen näkee vasta tuleeko siihen jotain tulkintoja sitten.

Kysymys 3, Pysäköinti

Taajamassa saa pysäköidä tien vasemmalle puolelle.

Eiköhän se ole ihan järkevää. Hullulta saattaa näyttää alkuun, mutta en tiedä aiheuttaako se kuitenkaan mitään suurempaa vaaratilannetta missään tilanteessa. Ruudusta lähtevällä on omat väistämismääränsä kuitenkin kaikkiin nähdessä. Korttelirallia varmaan vähentää niin sinänsä ihan hyvä.

Kysymys 4, Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi.

Alle rangaistavuuden puhaltavan ajo voidaan estää.

Jää nähtäväksi. Onhan se käytännössä nyttäenkin estetty ainakin siksi aikaa, jos on vaikka puhaltanut sen 0,4 ja näyttää, että ollaan lähellä sitä rattijuopumuksen rajaa, niin käytännössä nyttäenkin on odoteltu hetken aikaa ja katottu onko se nouseva se humalatila ja sen aikaa se auto on seis. Mutta jos se on selkeesti vielä vähemmän se tulos tai jos todetaan, että se ei enää nouse, niin mitä muuta perustetta se vaatii, että mä voin sen estää. Se vaatii sen, että täytyy olla jotain havaintoja meillä tai useammalta ilmoittajalta, että ajossa on jotain erikoista tapahtunut ja selkeitä ajovirheitä. Huomattu esimerkiksi itse, että ajo on epävakaa. Sitten taas päästään siihen, että onko siellä jotain muuta, vaikka alkoholi tai tikku näyttää nolaa, niin voidaan siinä verikokeita harkita joka tapauksessa. Ainakin selvittää tarkkaan, että onko siellä joku lääke taustalla. Vaikka olisi joku resepti taustalla, mutta olemus on sellainen, ettei se liikenteeseen sovi, niin voihan sen siitä verille viedä ja se jää sitten tutkintaan, että onko lääkkeitä käytetty oikein tai onko siltikään liikennekelpoinen. Näitä on ollut nyttäenkin vastaavia tapauksia, että tulee ajovirheitä ja vaikuttaa tosi päihtyneeltä, niin siellä on jokin lääkitys ollut taustalla. En silti lähtisi hirveän pitkäksi aikaa ajoa estämään, mutta se on siinä tilanteessa katsottava, että muuttuuko se käytös prosessin aikana. Kovin paljoa ei muuta muutu kuin, että tuli oma pykälä tähän. Aika marginaalitarkennus siihen mitä nyttäenkin on jo tehty.

Kysymys 5, Varovaisuusvelvoite hälytysajossa.

Poliisilta vaaditaan erityistä varovaisuutta joka tilanteessa.

Ihan järkevää. Itse hälytysajossa olleen ambulanssin kanssa yhden auton lunastukseen ajaneena niin, mun mielestä hälytysajossa olevan kuljettajan pitää olla erityisen varovainen, vaikka miten olisi äänien ja valojen puolesta, niin kaupunkiolosuhteet ovat sellaiset, että ei voi koskaan luottaa muihin autoilijoihin, että ne kuulee. Pelkästään kaupunkirakenteet on sellaisia, että ei ole mitään mahdollisuuksia kuulla mistä joku ääni tulee. Varsinkin kaupunkiolosuhteissa täytyy olla erittäin varovainen. Aina hälytysajoon lähdetessä olisi mietittävä, että onko meillä tässä todella hätä ja onko meillä syytä lähteä vaarantamaan kymmenien tai satojen ihmisten terveyttä matkalla sinne paikanpäälle.

Onko poliisi aina jatkossa syyllinen kolaritilanteissa?

Tuskin on. On se aika vahva se hälytysajoneuvon kuljettajan oikeus kuitenkin, mutta kyllä siinä varovainen saa olla. On se ihan hyvä, että sitä tarkennetaan kuitenkin, ettei oo sitä oletusta, mikä tuntuu, että jollain on, että siellä voi mennä ihan päättömänä, vaan sen hälytysajon oikeutuksella ilman pelkoa siitä syyllisyydestä. Käytännössä näitä on arvioitu kuitenkin aika tiukastikin, kun jotain on sattunut ja mielestäni se on ihan hyvä.

Kysymys 6, Ajoneuvoyhdistelmien nopeusrajoitus.

Esimerkiksi 01-kärryn kanssa saa ajaa 100km/h.

En usko, että se hirveesti lisää haittaa tuo se 20km/h lisää. Jos kärryt on kunnossa ja satasen tiet on yleensä aika suorita ja hyviä teitä. Tottakai aina se peräkärry jotain riskiä tuo, kun sen nopeutta lisää. Toisaalta jollain satasen teillä 80 ajavat tulee välillä perä edellä vastaan yllättäenkin, niin voi se olla liikenteen sujuvoittamisen kannalta ihan ok. Varsinkin, kun se on noiden kevyiden kärryjen kanssa tehtävää. Ja aika monihan tuolla on sen kärryn kanssa mennyt jotain 90 ja 100 väliin, koska rangaistuskäytäntö ylinopeuksista ja tämmösistä ei välttämättä oo ihan semmonen ollut, että siitä on mitään sanktiota tullut. Liikennevirran mukana siellä kärryt on mennyt nytkin. Ei siinä mikään muu muutu kuin, että se tulee lailliseksi.

Kysymys 7, Teknisten laitteiden käyttö.

Jatkossa kielletty tosiasiallisen ajon aikana.

Varmaan sinällään ok höllennys. Se on kuitenkin ollut aika kuollut pykälä, että valvotaan jonkun verran, mutta käytännössä itselläkin ollut se linjaus, että jos se kännykkä aiheuttaa ajovirheitä, niin sitten on kirjoitettu rikesakko. Jatkuvastihan tuolla saisi olla puuttumassa kännykkä korvalla ajaviin muussa tapauksessa. Nykyään ollut aika hankala pykälä, kun iso osa autoilijoista siihen kuitenkin sortuu. Ehkä ihan järkevää, että sitä voi edes jossain tilanteessa siellä liikenteessä pysähtyneenä käyttää. Tuskin valvonta kovin paljoa muuttuu. Ehkä se tuntuu jatkossa enemmän oikeudenmukaiselta, ettei jatkossa tehoiskuissa puututa paikallaan olleessa autossa käytettyyn kännykkään.

Kysymys 8, Liikennevirhemaksu.

Liikennevirhemaksu ei ole rikosoikeudellinen seuraamus.

Varmaan ihan ok. Käytännössä jää alle 15km/h ylityksiin nopeusvalvonnassa, mitä ei hirveesti tehdä ainakaan hälytyssektorilla. Se, että ne ei vaikuta toistuviin rikkomuksiin enää, niin sillä voi olla vaikutusta. Jos sun kukkaro kestää ottaa sen riskin, että saat liikennevirhemaksuja, niin mahdollistaahan se sen. Voin hyvin kuvitella, että osalla kuskeista se aiheuttaa sen, että jos se rahallisesti ei haittaa, niin miksei. Jos sun kukkaro kestää tai sitten sillä ei oo mitään väliä, että paljonko sinne perintään lyödään sulle tämmösiä maksuja perään, niin voihan se aiheuttaa sen, että ajetaan jatkuvasti 40 alueella 55. Turha sitä on jossitella. Jos järjestelmää on haluttu keventää tältä osin niin sitten se menee näin. Se, että liikennevirhemaksuilla selvitetävien peltikolarien osalta poliisilla ei ole enää velvollisuutta mennä paikalle on hyvä. Justiin parkkipaikkakolarit, jotka ovat itsestään selviä, mutta on periaatteen vuoksi aina välillä haluttu poliisia paikalle syystä tai toisesta, niin ihan hyvä, että niistä pystytään sanomaan, että nyt ei tulla. Se mikä siinä poliisiorganisaation tuntien riskinä on, että sitä aletaan käyttää liikaa. Oman näkemykseni mukaan, jos kolari on tapahtunut liikennetilanteessa, se on aina käytännössä liikenneturvallisuuden vaarantamista, ellei ole tosi pienet nopeudet ja paikanpäällä huomataan, että okei tässä nyt kävi vahinko tai virhearvio, että ei ollut sinänsä mistään tuottamuksesta tai laiminlyönnistä johtuvaa. Kunhan se liikennevirhemaksu pysyy siellä pikkukolhuissa, missä ei oikeasti ole vaaraa ja oikeissa kolareissa kirjoitetaan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta sakko, ellei paikan päällä todeta, että selkeesti voidaan ottaa alemmas.

Kysymys 9, Muuta

Haluatko sanoa vielä tieliikennelakiuudistukseen liittyen jotain, mitä ei haastattelun aikana käsitelty?

Varmaan ihan hyvä, että pykäliin tuli tarkennuksia. Iso osa uudistuksista oli tavallaan itsestään selviä, mutta osaan tarvitaan todennäköisesti kysellä ja katsoa ratkaisuja. Sen se varmaan vaatii, että alkaa tulla käräjiltä, hovista ja ehkä jopa korkeimmasta oikeudesta jotain päätöksiä.