

Jarmo Hirsto

# Ellet voi peräytyä hajota vaunusi – piirteitä tieliikennelainsäädännön kehityksestä

Kohtaava ajoneuvo sivuutettiin aluksi vasemmalta. Oikeanpuoleiseen liikenteeseen siirryttiin vuonna 1858. Moottoriajoneuvoliikenteen alkuaikoina elettiin pitkään vanhojen säännösten varassa. Ensimmäinen kokonaisuudistus toimeenpantiin vuonna 1922. Ensimmäinen ajokorttiluokitus toteutettiin vuonna 1926.

## Varhaisimmat liikennesäännökset

Tieliikennelainsäädännöstä Ruotsin vallan aikaisessa Suomessa on suhteellisen vähän tietoa. Sopinee olettaa, että yleisen eurooppalaisen tavan mukaan liikenne oli vasemmanpuoleista eli että kohtaava ajoneuvo sivuutettiin vasem-

malta. Tilapäisesti on oikeanpuoleisen liikenteen sääntöäkin Ruotsi-Suomessa sovellettu ainakin Kaarle XII:n aikana.

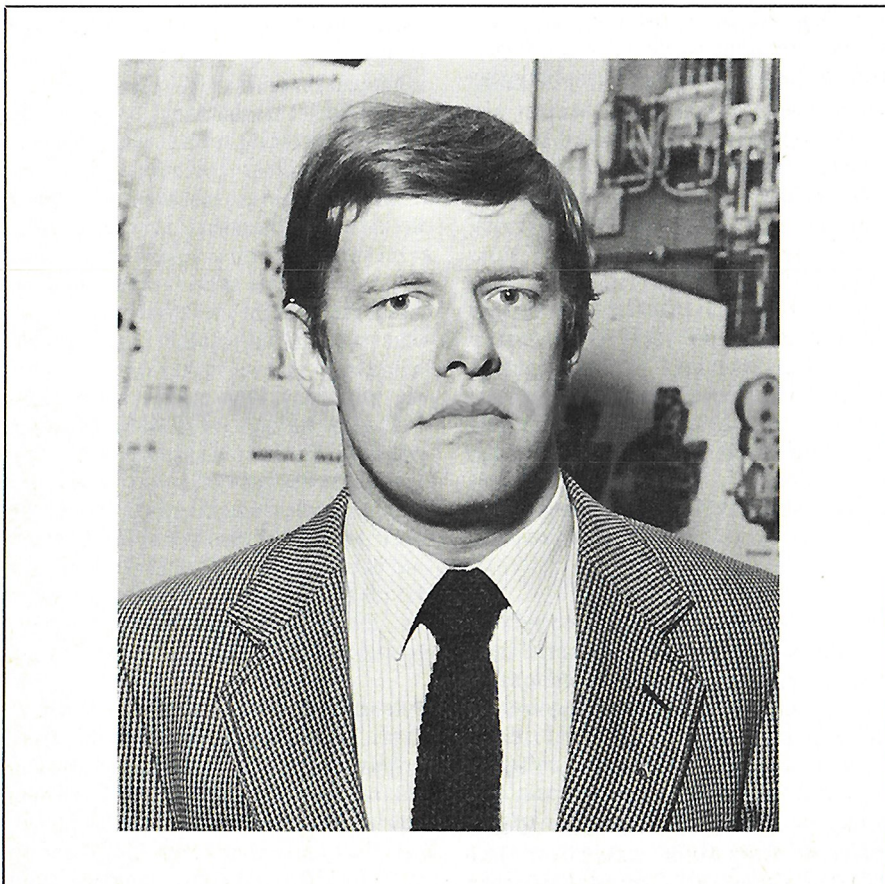
Vuoden 1734 lainsäädännöstä on jo löydettävissä selvä liikennesääntö. Mainittuna vuonna annetun kestikievariasetuksen 23 §:ssä nimittäin vahvistettiin vasemmalle väistäminen vastaantulijaa kohdattaessa. Tienkäyttäjien keskinäi-

nen väistäminen kohdattaessa kapealla tiellä säänneltiin varsin yksityiskohtaisesti. Sen mukaan ”jos tie on niin ahdas, että toisen on tarpeen väistyä sivulle, väistyköön kävelevä ratsastavaa, ratsastava ajavaa, kiesit vaunuja, pienemmät vaunut suurempia, tyhjat vaunut niitä, joissa on väkeä tai kuormaa, pienempi kuorma suurempata. Jos tie on niin ahdas, että toisen on peräytyminen, peräytyköön se, jolla on lyhyempi tie tai joka voi helpommin peräytyä. Jos ei kumpikaan saata peräytyä, tulee jommankumman purkaa tahi hajottaa vaununsa, ja toinen häntä siinä auttakoon, niin purkamisessa kuin myös kuormauksessa, kuin myös vaunujen hajottamisessa ja kokoamisessa; jollei hän sitä tee, olkoon vastuullinen vahingosta, jonka täten matkaansaattaa”.

Oikeanpuoleiseen liikenteeseen siirryttiin Venäjän alaisuuteen siirtyneessä Suomessa vuonna 1858 annetulla armollisella julistuksella. Perusteluna käytettiin sitä, että eräillä Suomen paikkakunnilla oli tällainen liikennekäyttäytyminen tullut tavaksi.

## Moottoriajoneuvoliikenteen varhaisvaiheet

Kuluvan vuosisadan alussa, moottoriajoneuvoliikenteen alkuaikoina, yleinen tieliikennelainsäädäntö oli pitkään edellä mainittujen vanhojen säännösten varassa. Tarkempia säännöksiä liikenteestä saattoi sisältyä kunnallisiin järjestysääntöihin. Siten esimerkiksi Helsingissä määrättiin vuonna 1906 järjestysääntöllä henkilöauton suurimmaksi sallituksi nopeudeksi 15 km/h.



Ensimmäinen lainsäädäntöuudistus, josta voidaan käyttää kokonaisuudistuksen nimikettä, toimeenpantiin vuonna 1922. Tuolloin annettiin 36 pykälää sisältävä valtioneuvoston päätös automobiilien ja moottoripyörien rekisteröimisestä ja katsastuksesta. Tällä lainsäädäntöuudistuksella saatettiin voimaan mm. yksityiskohtaiset määräykset moottoriajoneuvojen laadusta ja varustuksesta, vuosittainen uusintakatsastusvelvollisuus ja ajokorttivaatimus.

Liikennesäännöt olivat edelleen suhteellisen suppeat. Niihin sisältyivät kuitenkin muun muassa yleinen varovaisuusvelvollisuus, valojen käyttö säännös pimeällä ja sakeassa usvassa sekä velvollisuus onnettomuuteen jouduttaessa pysähtyä ja auttaa vahingoittuneita.

Vuonna 1926 annettiin sitten eduskunnalle ehdotus laiksi moottoriajoneuvoliikenteestä. Sen perusteluissa lausuttiin, että vielä vuonna 1922 moottoriajoneuvoa pidettiin ylellisyysesineenä, mutta nyt se oli ”yleisen käsityksenkin mukaan muuttunut yhteiskunnalle tärkeäksi kulkuvälineeksi, jonka avulla myöskin maaseudun liikenneyhteyksien myötä voidaan tyydyttävästi järjestää”. Lain 15 pykälää eivät sisältäneet kovin laajoja uudistuksia. Laki hyväksyttiin vielä samana vuonna.

Moottoriajoneuvoliikenteestä samana vuonna 1926 annetulla asetuksella toteutettiin myös ensimmäinen ajokorttiluokitus, joka sisälsi kaikkiaan seitsemän ajokorttiluokkaa. Ajokortit oikeuttivat kuljettamaan

- 1) henkilöautoa yleensä,
- 2) kuorma- tai pakettiautoa,

- 3) jaloinvaihdettavaa Ford-autoa,
- 4) omnibusautoa,
- 5) moottoriajoneuvoa, jonka käyttövoimana on sähkö tai höyry,
- 6) sivuvaunutonta moottoripyörää, ja
- 7) sivuvaunullista moottoripyörää.

Vuonna 1929 annetulla asetuksella, joka sisälsi yleisen liikennejärjestysäännön, kumottiin vuodelta 1919 olevat, asiasisällöltään hevosajoneuvokaudelta periytyneet liikennesäännöt, ja annettiin uudet, joissa muun muassa oli määritelty väistämismääräykset risteyksessä nykyisenlaisena velvollisuutena antaa oikealta tulevalle ensiksi sivuuttaa risteys.

Taloudellisesti vaikeina 1930-luvun alkuvuosina oli tieliikenteen kehitys hidasta. Rekisteröity autokanta väheni useana vuonna ja myös lainsäädännön uudistaminen oli lähes pysähdyksissä.

## Moottoriliikenteen yleistyksen vuodet

Taloudellinen elpyminen nosti autokannan 1930-luvun loppuvuosina yli 50 000:n. Samalla myös liikenneturvallisuusongelma korostui, sillä liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä nousi kahdessa vuodessa noin 150:n tasolta yli 250:n. Lainsäädännöllä pyrittiin reagoimaan tilanteeseen varsin nopeasti. Vuosina 1937 ja 1938 annettiin uusi asetus moottoriajoneuvoliikenteestä, asetus sisältävä yleisen liikennejärjestysäännön ja lukuisia muita liikennettä koskevia säädöksiä. Säännösten sisällöstä henkii moottoriajoneuvoliikenteelle myönteinen asenne. Uuteen liikennejärjestys-

sääntöön tuli liikennesääntöjä myös polkupyöräilijöille ja jalankulkijoille. Risteyksajoneuvosääntöä muutettiin siten, että tasarvoisessa risteyksessä konevoimalla käyvä ajoneuvo oli etuajo-oikeutettu muuhun ajoneuvoon nähden. Käydyn vilkkaan nopeusrajoituskeskusten tuloksena henkilöautojen yleiset nopeusrajoitukset poistettiin ja siirryttiin ns. vapaan nopeuden kauteen, toki tilannenopeutta edelleen korostaen.

Ajokorttiluokituksessa siirryttiin vuonna 1937 ajoneuvoluokkien ja yksityis- ja ammattiajoneuvojen osalta järjestelmään, joka oli voimassa vuoden 1972 ajokorttiasetukseen asti.

Toisen maailmansodan jälkeen lainsäädäntöuudistuksissa keskityttiin lähinnä ajoneuvosäännösten ajanmukaistamiseen. Talouselämän tarpeet edellyttivät muun muassa kuorma-autojen paino- ja mittamääräysten sekä nopeusrajoitusten tarkistamista. Uusi autoasetus, jolla kumottiin vuonna 1937 annettu asetus moottoriajoneuvoliikenteestä, annettiin vuonna 1948. Liikennesäännöissä ei tehty laajoja uudistuksia.

Tieliikennelainsäädäntö uudistettiin kokonaisuudessaan vuonna 1957. Kantavana ajatuksena oli paikallisten liikennesääntöjen kumoaminen kaikki säännöt kattavalla uudella tieliikenneasetuksella, joka samalla oli asiasisällöltään uudistettu niin, että Suomi saattoi liittyä vuonna 1949 tehtyyn Geneven tieliikennesopimukseen. Tämä lainsäädäntö olikin sitten suurelta osin voimassa vuonna 1982 toteutettuun seuraavaan kokonaisuudistukseen asti.



*Luentojen lomassa Tekniikan Museopäivien osanottajat tutustuivat mm. näytteillä olleeseen lumiaitakoneeseen.*