

## Kotimaasta uusia uutisia

### Uusi tieliikennelaki: Workkimisesta ajaessa 100 € sakko, laki tiukentuu!

Edellisessä OH3AC Kerhokirjeessä 2017-13 kerroimme uudesta tieliikennelaista ja sen vaikutuksesta työskentelyyn autoa ajaessa.

[www.oh3ac.fi/OH3AC\\_Kerhokirje\\_2017-13\\_Uusi\\_tieliikennelaki.pdf](http://www.oh3ac.fi/OH3AC_Kerhokirje_2017-13_Uusi_tieliikennelaki.pdf)

Uusi lainpykälä kuuluu siis seuraavasti, jos eduskunta sen hyväksyy:  
98 §

Teknisen laitteen käyttäminen

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.

OH3AC Kerhokirje selvitti uuden pykälän tulkintaa neuvottelussa Liikenne- ja viestintäministeriön lain valmistelusta vastanneen virkamiehen kanssa.

Tässä keskeiset esille tulleet, "selvät" asiat:

- päätelaitteen – siis minkä tahansa viestintään käytettävän **päätelaitteen** – pitäminen ajaessa kädessään on jatkossa kiellettyä. Radioamatöörien pienet käsiradiot, nämä Baofengit ja Wouxonit, tulevat siis ehdottomasti kielletyiksi uudessa laissa, jos workkii niillä pitäen niitä kädessään.
- yhteyksien pitäminen (laitetta kädessä pitäen) on kuitenkin sallittua, mikä auto on pysähtyneenä esim. liikennevaloissa tai ruuhkassa.
- radioamatööri-laite saa olla ajoneuvon konsolissa tai vaikkapa pelkääjän paikalla ja yhteyksiä saa ehdottomasti pitää, jos laitteeseen on "hands-free" -kytkentä. Kuin kännykässä.
- tämän lainkohdan rikkomisesta voidaan määrätä 100 € liikennevirhemaksu ja tämän lainkohdan rikkominen luetaan mukaan niihin liikenneriikkomuksiin, joiden takia poliisin on määrättävä ajo-oikeuden haltija ajokieltoon. (Jos kuljettaja on vähintään neljästi kahden vuoden tai kolmesti vuoden kuluessa syyllistynyt moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljettaessaan liikenneriikkomukseen)
- laissa määritellyt viranomaiset (hälytysajoneuvon kuljettaja ja matkustaja, poliisi, tulli ja rajavartija) ovat vapautettuja virkatehtävää suorittaessaan myös tämän pykälän noudattamisesta
- uusi tieliikennelaki pohjautuu EU-direktiiviin.

**Tulkinnanvaraiset ja keskeiset epäselvät asiat:**

- **laki tai valiokuntaselvitykset eivät ota kantaa siihen, onko mikrofoni "päätelaitte" vai ei, eikä siihen, että jos mikrofonissa on näppäimistö, voiko sitä käyttää autoa ajaessa.** Jos mikrofoni tulkitaan päätelaitteeksi, ei radioamatööri voi pitää yhteyksiä ajaessaan autolla pitämällä sitä kädessä.
- **laki vapauttaa viranomaiset tämän lain tulkinnasta. Epäselvää kuitenkin on, että onko viranomaisen määräyksestä esim. pelastuspalvelustilanteessa radiota käyttävä henkilö lain tulkitsema viranomainen.**

LVM:n lain valmistelija toteaa, että mikäli laki tullaan hyväksymään tässä muodossa, jää poliisin harkintaan, sakottaako asiasta. Poliisin päätöksestä voi valittaa, jolloin hallinto-oikeus ja (korkein hallinto-oikeus) tekee asiasta tulkintapäätöksen, joka sitten velvoittaa kaikkia poliisiviranomaisia. Lain valmistelussa eivät nämä asiat ole tulleet esille.

## Mitä voimme tehdä?

Mikäli suomalaiset radioamatöörit haluavat että lain tulkinta on alusta saakka selvä ja niin, ettei kenenkään radioamatöörin tarvitse ensimmäisenä lähteä pitkälle tielle hallinto-oikeuteen, meillä on vielä yksi mahdollisuus muuttaa lakia ja/tai sen tulkintaa.

Lakiehdotus siirtyy nyt valiokuntakäsittelyyn eli useassa eri eduskunnan valiokunnassa tullaan vielä hiomaan sanamuotoja ja tulkintoja. Suomalaisilla radioamatööreillä on mahdollisuus, jos tuntevat kansanedustajia, päästä esittämään kantansa valiokunnalle. Nyt tarvitaan siis yhteyttä kansanedustajiin ja valiokuntaan esiintymään henkilö, jolla on laintuntemusta, osaamista ja vakuuttavuutta saada radioamatöörien kanta lävitse.

[<takaisin pääotsikoihin>](#)

## Puheen ymmärrettävyys radiopuhelinviestinnässä – mahtava väitöskirja

**”joo tossa tehtii vähä tutkan puolella galluppia niin kaikilla muilla näyttää se zulu kyllä että se on varmaan teidän vehkeis jotai”**

Sekokieltä? Nuorten slangia? Ehei, vaan jokapäiväistä lentokoneen ja lennonjohdon välistä viestintää. Mutta ymmärsitkö tuosta mitään?

Harvoin jos koskaan on väitöskirja ollut niin mielenkiintoinen kuin tämä filosofian tohtori Päivikki Eskelinen-Rönkän otsikon mukainen väitöskirja. Lähes jokaisen väitöskirjassa tehdyn havainnon, tutkimuksen ja johtopäätöksen voi siirtää myös radioamatööri liikenteeseen. Voi sanoa, että tutkimus kattaa koko alueen siitä, kuinka alkuperäisen naispuoleisen savolaisen puhuma englanti ymmärretään vaikkapa Kiinassa, kun puhe saa olla vain etukäteen sovittuja koodeja ja numeroita (Q-koodi ja numerot) ja otetaan huomioon radiokelit, laitteet ja kummallakin oleva taustahäly.

Tutkimuksessa käsitellään lennonjohdon ja lentäijien välisen viestinnän ymmärrettävyyttä ja viestin perille menoa. Aihealue on äärettömän laaja, kuten seuraavista huomaa:

- Fraseologia ja sen ymmärrettävyys (tarkoittaa foneettisten aakkosten käyttämistä sekä sovittujen koodien, lyhenteiden, sanojen ja lauseiden käyttämistä, joka myös ilmailussa perustuu pääosin englannin kieleen)
- ”Murreilmaisujen käyttö on paitsi sopimatonta usein myös käsittämätöntä.”
- Kertakuulemiseen liittyvää väärinkuulemisen mahdollisuutta on pyritty vähentämään takaisinlukuun (readback), vastakuunteluun (hearback) ja kuittaukseen (acknowledgement) liittyvällä menettelyllä.
- Jokainen sana ja luku tulisi lausua selvästi
- Tulisi säilyttää tasainen puhenopeus, joka ei ylitä 100 sanaa/min
- Tulisi säilyttää muuttumaton äänen voimakkuus
- Tulisi olla selvillä oikeasta mikrofonin käyttötekniikasta. Oikea etäisyys mikrofonista on tärkeää, jos modulaation automaattista tasonsäätöä ei käytetä.
- Ymmärrettävyyteen vaikuttaa puhujan äidinkielen lisäksi myös yksilöllinen lausumistapa, puhenopeus ja muut puhetyylin valinnat.

Tutkimuksessa on käsitelty mm. ohjaamon tai lennonjohdon tilojen hälyä, sanatunnistusta, puhenopeutta, tangentin painalluksen aiheuttamaa ääntä, signaali/kohinasuhteen vaikutusta, kaksikielisyyden (suomi-englanti) vaikutusta, naisten ja miesten välistä eroa, murteiden vaikutusta, teknistä puhetapaa, puheen kompressoinnin vaikutusta, ”cocktail party”-ilmiötä jne.

Tutkimuksessa on tehty useita kokeita, joista mielenkiintoinen on aitojen liikenteessä olleiden lauseiden soittaminen kahdelle eri tutkimusyleisölle, joista toinen oli lentoalan ammattilaisia ja toinen aivan tavallisia ihmisiä.