

Kenen kehitelmiä?

■ **TIELLE** tai sen välittömään läheisyyteen ei saa asettaa sellaista merkkiä, kilpeä tai muuta laitetta, jonka voi erheellisesti käsittää liikennemerkiksi tai muuksi liikenteen ohjauslaitteeksi. Hyvä on myös tietää, että vain ns. viralliset toimijat saavat pystyttää liikenne-merkkejä.

Joskus sinänsä laiton merkki voi kuitenkin toimia tehokkaasti, kuten oheiset esimerkit osoittavat. Sanomattakin on selvää, että tällaisten omatekoisten liikenne-merkkien noudattamatta jättäminen ei ole rangaistavaa.

➔ **KUKA** ei haluaisi olla ystävällinen ja ajaa varovaisesti, kun sitä Siuntiossa näin kohteliaasti pyydetään?



➔ **HIRVENMETSÄSTYKSESTÄ** varoittava omatekoinen liikennemerkki lisäkilpinen poistettiin Loviisan ja Kotkan väliseltä valtatieltä heti metsästyksen päättyttyä. Todennäköisesti merkki pani autoilijat ajamaan normaalia varovaisemmin.

➔ **VANTAAN** Vaaralassa voi tässä kohtaa tietä olla lapsia, jotka pahimmassa tapauksessa juoksevat pallon perässä liikennettä katsomatta. Tien vieressä on jalkapallokenttä. Varoitus on varmasti aiheellinen, mutta toteutus ei ole asetuksen mukainen.



➔ **LÄNSISATAMASTA** Helsingin keskustaan johtavalle kadulle ilmestyi viime kesänä Pysäyttäminen kielletty -liikennemerkki, jonka venäjänkielinen lisäkilpi väitti paikalla olevan paloaseman. Asialla oli tuskin mikään virallinen taho.

➔ **MERKIN** sanoma on selvä Vuokattissa. Golfkenttää on tien kummallakin puolella. Sietää siis varoa tietä ylittäviä pelaajia.





➡ **PORVOOLAISEN** merkin sanoma on kyllä selvä. Luultavasti se myös tietynlaisella tunteisiin vetoavuudellaan panee ajamaan varovaisesti. Tieliikenneasetus ei merkkiä tunne.

⬅ **MERKIN** tekninen toteutus Kotkassa ei ollut kehuttava, mutta asia lienee tullut selväksi. Kaikesta päätellen Ismo täytti pyöreitä vuosia. Informaation jakaminen tällä tavoin on valitettavasti laitonta.

Liukkaudenvaroitin

■ **VTT** on kehittänyt autoihin tunnistusjärjestelmän, joka antaa tiedon tien todellisesta liukkaustasosta. Järjestelmän avulla voidaan varoittaa liukkaudesta myös muita autoilijoita.

Autoihin on aikaisemmin välitetty koemielessä liukkaustietoja muun muassa kännykkäviestein. Silloin varoitukset ovat perustuneet lähinnä säätietojen pohjalta laadittuihin arvioihin.

VTT:n kehittämä uusi järjestelmä tunnistaa liukkaustason muutokset auton omien anturien avulla. Se arvioi vetoakselin ja vapaasti pyörivien akselien nopeuseroja erilaisissa ajotilanteissa ja päättelee kitkatason. Liukkaustason määrittämiseen riittää muutaman kilometrin ajo. Kuljettaja saa varoituksen ennen kuin hän todennäköisesti edes huomaa, että keli on muuttunut liukkaammaksi.

Tunnistusjärjestelmällä varustettujen autojen havainnot välitetään langattomasti valtakunnalliseen taustajärjestel-

mään, joka ylläpitää reaaliaikais- ta liukkauskartastoa ja muodostaa myös teiden liukkaushistorian. Taustajärjestelmä tuottaa kullekin järjestelmään liittyvälle autolle liukkaustietopakettin, jonka avulla kuljettajat voivat varautua edessä oleviin tilanteisiin. Tietoja voidaan välittää myös kaikille autoilijoille käyttäen hyväksi älypuhelimia, navigaattoreita, radiota tai sähköisiä tieopasteita.

Järjestelmään voi liittyä autossa jo mahdollisesti olevien päätelaitteiden avulla. Jos se ei onnistu, erikseen tehty päätelaite ja sen kytkeminen autoon maksaisi tämän hetken arvion mukaan muutaman sata euroa.

Toistaiseksi järjestelmää on testattu vain kuorma-autoissa, mutta VTT:n mukaan se soveltuu myös kaikkiin muihin autoihin. Jää nähtäväksi, leviääkö järjestelmä yleiseen käyttöön vai jääkö se vain yhdeksi hyödyn- tämättömäksi keksinnöksi muiden vastaavien joukkoon.



← JOS ajolinja olisi puolimetriä vasemmalla, pyöräilijä syyllistyisi laittomaan tekoon. Hänen tässä käyttämällään laillisella ajolinjalla vanteet ja renkaat ovat kovilla, sillä katukivetystä on loivennettu vain suojatien kohdalla.

Polkupyöräilyn omituisuuksia

■ **JOS** ajoradan yli johtava suojatie ei ole pyörätien jatke, sitä pitkin ei saa ajaa polkupyörällä - ei edes alle 12-vuotias lapsi, joka muuten saa ajaa jalkakäytävällä. Sitä vastoin mikään ei estä pyöräilijää ajamasta ajoradan yli suojatien vierestä.

Toisaalta suojatietä lähestyvä autoilija tai moottoripyöräilijä ei välttämättä pysty näkemään, onko pyöräilijä suojatiellä vai sen vieressä, tai onko suojatie pyörätien jatke. Tämän vuoksi polkupyörällä ajaminen kaikilla suojateilla voitaisiin ihan hyvin sallia. Tilanne on vähintäänkin epäselvä. Pyöräilijöiden turvallisuuden kannalta yksi asia on onneksi selvä: pyöräilijän täytyy aina väistää ajorataa pitkin suoraan kulkevia ajoneuvoja, käyttipä pyöräilijä suojatietä tai sen vierustaa.

Pyöräteiden pakkokäyttö on omi-
tuinen säännös. Sillä saadaan aikaan jatkuvia vaaratilanteita, kun urheilu- tai kuntoilumielessä liikkeellä olevat pyöräilijät ajavat suurilla nopeuksilla jalankulkijoiden seassa. Yhdistetyille ja rinnakkai-

sille pyörätie/jalkakäytävälle pitäisi kaiken järjen mukaan säätää jalankulun vauhtiin soveltuva nopeusrajoitus, esimerkiksi 20 kilometriä tunnissa. Tämän jälkeen pyöräilijöillä voisi olla oikeus valita, käytävätkö he kevyen liikenteen väylää vai ajorataa.

Outoa on myös se, että alle 12-vuotias saa pyöräillä jalkakäytävällä, mutta hänen seuranaan oleva aikuinen ei. Tällaisessa tilanteessa voitaisiin ihan hyvin sallia myös aikuisen pyöräileminen jalkakäytävällä, kunhan ajonopeus pidetään kävelijöiden vauhtiin soveltuvana.

Polkupyöräilyn turvallisuutta voitaisiin todennäköisesti parantaa paljon, jos laki määräisi jokaiseen taajamaan laadittavaksi pyörätiekartaston. Se pakottaisi tienpitäjät miettimään pyörätieverkostoa kokonaisuutena. Nykyisin pyörätiet ovat monella paikkakunnalla kuin toisistaan riippumattomia narun pätkiä. Ne alkavat ja päättyvät miten sattuu, eikä seuraavasta päätästä ei ole mitään tietoa.

■ **LIIKENNETURVALLISUUS** parani viime vuonna merkittävästi. Ennakkotietojen mukaan henkilövahingot eli onnettomuuksissa loukkaantuneiden ja kuolleiden määrä väheni noin 11 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Liikenteessä kuolleiden määrä oli 254. Sellaiseen lukuun on tietenkin liian suuri, mutta selvästi pienempi kuin kertaakaan sotien jälkeen. Liikenteen määrä pääteillä on pysynyt lähes ennallaan, eivätkä pääteillä käytetyt keskinopeudetkaan ole juuri muuttuneet.

■ **TAMMIKUUN** 19. päivänä voimaan tullut uusi ajokorttilaki lisää pakollista ajo-opetusta ja tekee ajokortin entistä kalliimmaksi. Autoilijain laskelmien mukaan autokou-

lussa suoritettavan ajokortin hinta nousee noin 300-400 eurolla ja opetuslupaopetukseen liittyvät pakolliset autokoulujaksot lisääntyvät peräti noin 700 euron edestä.

■ **HANKE** liikkuvan poliisin lakauttamiseksi ja liittämiseksi ympäri maan toimiviin poliisilaitoksiin näyttää etenevän. Uudistusta perustellaan kustannussäästöillä, joiden realistisuutta on syytä epäillä. Tausalla on ilmeisesti jokin muu motiivi, jota ei ole julkisuuteen kerrottu. Jos ja kun eduskunta asiasta päättää, toivottavasti edes kansanedustajille kerrotaan, mistä oikeasti on kysymys. Joka tapauksessa liikennevalvonnan taso tulee todennäköisesti laskemaan ja muuttamaan aikaisempaa mielivaltaisemmaksi.