



Monia kysymyksiä

■ **KORKEIN** oikeus totesi päätöksessään (3013/1.10.1986), että suojatietä pitkin yli ajoradan ei saa pyöräillä minkään ikäinen henkilö. Leikkiajoneuvot ovat asia erikseen. Ne eivät ole juridisesti polkupyöriä, vaikka siltä näyttäisivät.

Mutta onko tuo 27 vuotta vanha päätös enää toimiva? Liikenteessä ja liikennejärjestelyissä on tapahtunut kehitystä, joka ovat selvästi ristiriidassa sen kanssa.

Tavallisen kadun ja kävelykadun koko risteysalue voi nykyään olla merkitty suojatieksi kuten oheisessa kuvassa näkyvä Annankadun ja Iso-Roobertinkadun risteys Helsingissä. Myös Kuopion keskustassa on tällaisia paikkoja ja todennäköisesti muuallakin.

Kävelykadulla saa ajaa polkupyörällä ja tietyin edellytyksin myös autolla.

Kyseisenlaisissa risteyksissä kävelykadulta tulevan auton on pakko ajaa jonkin matkaa suojatietä pitkin päästäkseen kääntymään vasemmalle.

Jos kävelykatu jatkuu tavallisen kadun toisellekin puolelle, sinne mentäessä autolla on ajettava vielä pitempään suojatietä pitkin.

Voisiko olla niin, että tällaisessa tapauksessa suojatiellä ajaminen on sallittua autolle, mutta korkeimman oikeuden päätöksen mukaisesti ei polkupyörälle? Ei vaikuta järkevältä.

Pitkittäissuunnassa suojatiellä liikkumisessa on toinenkin ihmeellisyys. Yhdistetyn tai rinnakkai-

↑ **JOS** tällaisessa paikassa kävelykadulta tuleva ajoneuvo (kuorma-auto oikealla) ei saa ajaa suojatietä pitkin, kävelykadulta ei voi laillisesti poistua lainkaan.

sen pyörätien ja jalkakäytävän jatke yli ajoradan voidaan merkitä koko leveydeltään seepraviivoin suojatieksi. Pyöräilijä saa ajaa tällaista suojatietä pitkin.

Kolmen vuoden takaisella tie-liikenneasetuksen muutoksella merkintätapaa vielä muutettiin siten, että suojatien keskelle jätetään oma seepraviivaton väylä pyöräilijöille. Vanhanmallisia merkintöjä saa käyttää vuoden 2017 loppuun saakka.

Laki ei anna vastausta siihen, saavatko jalankulkijat kävelä myös suojatien sisällä olevalla pyöräilijöille tarkoitetulla alueella. Jos näin saa tehdä, kuinka pyöräilijöiden tulee toimia? Pitääkö heidän antaa jalankulkijoille esteetön kulku?

Entä mikä on tilanne, jos kyseinen polkupyöräilylle varattu suojatien osa ei olekaan jalankulkijoille sallittu? Pitääkö ajoneuvojen silti antaa siellä käveleville jalankulkijoille esteetön kulku?

Joku voi pitää esitettyjä kysymyksiä niin sanotusti ”pilkun viilauksena”, mutta sitä se ei ole. Jos mainituissa liikennetilanteissa nimittäin tapahtuu onnettomuus, viilaus jatkuu oikeussalissa.

Syyllinenhän pyritään yleensä löytämään.

Ei ole mennyt perille

■ **TIELIIKENNELAKI** muuttui monelta osin 1.6.1997. Muutokset koskivat muun muassa jalankulkijoiden sallittua liikkumispaikkaa kevyen liikenteen väylillä. Samassa yhteydessä vanhat kumotut pykälät tuntuvat kummittelevan monen mielessä vieläkin.

Jalankulkijoita ei koske enää velvoite kulkea jalkakäytävällä, pyörätiellä tai suojatiellä sen oikeanpuoleisella osalla sekä kohdata vastaan tulevat jalankulkijat oikealta ja ohittaa edellä kävelevät vasemmalta.

Jalkakäytävällä ja suojatiellä jalankulkijat saavat nykyinsäädännön rajoittamatta liikkua ihan missä tahansa, eikä hitaampien ohittamisesta tai vastaantulevien kohtaamisesta ole mitään määräyksiä.

Jos pyörätie ja jalkakäytävä ovat rinnakkain, tällaisella yhdistetyllä kevyen liikenteen väylällä jalankul-

kija ei saa käyttää pyörätien puolta. Hänen on pysyttävä jalankulkijoille varatulla osalla, mutta siellä voi kyllä liikkua mielensä mukaan ihan vapaasti.

Mikäli liikennemerkki osoittaa, että kyseessä on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, jalankulkijan on yleensä käytettävä väylän jompaa-kumpaa reunaa. Sana ”yleensä” tekee vaatimuksesta kuitenkin vain ohjeellisen. Olisi varmasti parempi, jos ohjeellisuus muutettaisiin selkeäksi velvoitteeksi.

Jos jalkakäytävää tai kevyen liikenteen väylää ei ole, jalankulkijan on ensisijaisesti käytettävä ajoradan vasenta reunaa, ellei oikean reunan käyttäminen ole kulkureitin tai muiden syiden vuoksi turvallisempaa. Tämäkin säännös on sanan ”ensisijaisesti” vuoksi vain ohjeellinen.



➡ **KÄVELEEKÖ** näistä kolmesta jalankulkijasta väärässä paikassa yksi vai kaksi?



➡ **ONKO** jalankulkija suojatiellä? Saako pyöräilijä ajaa seepraviivojen päältä?



➔ **KUN** autoilija tulee kärkikolmion suunnasta, hänen on aina väistettävä pyörätietä käyttävää polkupyöräilijää. Tähän velvoitteeseen ei vaikuta, onko risteävä kevyen liikenteen väylä lähellä ajorataa tai siitä kauempana. Kaikki autoilijat eivät noudata tätä velvoitetta. Eivätkö he välitä laista vai tunne sitä?

Vaarallista tietämättömyyttä

■ **LIIKENNETURVA** julkaisi vuosi sitten ansiokkaan tutkimuksen polkupyöräsäännösten tietämyksestä. Autoilijoista 93 prosenttia tiesi, että saapuessaan kärkikolmio-liikenne-merkin suunnasta pyörätie/jalkakäytävän liittymään heidän pitää väistää polkupyöräilijöitä.

Tulos ei ehkä sävähdytä, mutta sen voi ilmoittaa myös toisinpäin: säännöstä tietämättömiä on seitsemän prosenttia! Kolmen ja puolen miljoonan ajokortin mukaan laskettuna se tarkoittaa, että liki neljännesmiljoonaa autoilijaa ei tiedä moisesta säännöstä.

Muutoinkin tietämättömyyden taso on lähes uskomaton, mutta mitä tilanteen parantamiseksi pitäi-

si tehdä? Mitkä ovat ne yhteiskunnan toimijat, joiden velvollisuuksiin kuuluu tiedon jakaminen?

Valvonnalla tiedon tasoa ei juuri lisätä, saati saada kuntoon. Mitä hyötyä on sakosta, jonka saaja ei ymmärrä, mistä se tuli?

Liikennetietämyksen yleiseksi parantamiseksi monet asiantuntijat ovat peräänkuuluttaneet liikenneopetuksen aloittamista kouluissa, mutta siitä ei näytä tulevan mitään. Opetusohjelmissa ei ole tilaa. Kouluissa ilmeisesti opetetaan niin paljon tärkeämpiä asioita.

Toisaalta voi kyllä kysyä, mikä on tärkeämpää kuin elintärkeä. Siitä liikenneopetuksessa olisi kysymys.

Jos siltä tuntuu, ota nokkaunet!

■ **VÄSYMYS** tai nukahtaminen rattiin ovat merkittäviä liikenneonnettomuuksien syitä. Liikennevahinkojen tutkijalautakunnat kirjaavat joka viidennen kuolonkolarin syyksi kuljettajan nukahtamisen tai väsymyksen.

Väsymys liikenteessä on kuljettajia varsin yleisesti vaivaava ongelma. Liikenneturvan vuonna 2008 julkaiseman tutkimuksen mukaan noin 20 prosenttia kuljettajista kertoi joskus nukahtaneensa rattiin ja noin 16 prosenttia kertoi olleensa lähellä nukahtamista tai kokeneensa hereillä pysymisen vaikeaksi kyselyä edeltäneen 12 kuukauden aikana.

Miehet aiheuttavat suurimman osan väsymyskolareista. He ajavat enemmän, pidempiä matkoja ja useammin öiseen aikaan. Naiset ilmeisesti tunnistavat paremmin väsymykseen liittyvän ajokyvyn heikkenemisen ja sen onnettomuusrisiä lisäävän vaikutuksen.

Väsyneenä ajamista voi verrata humalassa ajamiseen. Yli 16 tunnin yhtämittainen valvominen heiken-

tää ajokykyä samassa määrin kuin puolen promillen humala, ja 20 tunnin valveillaolo vastaa jopa yhden promillen humalatilaa.

Ennen ajamaan lähtemistä kuljettajan onkin syytä punnita omaa ajokuntoansa ja jaksamistaan. On hyvä, jos matkaan lähtöä edeltävänä yönä on nukkunut vähintään kuusi tuntia. Stressi, sairaudet ja yöllä ajaminen lisäävät väsymystä. Myös jotkut lääkkeet väsyttävät.

Pitkä ajoaika ei sinällään altista nukahtamiselle. Yllättävää kyllä, 60 prosenttia kuolemaan johtaneista rattiin nukahtamisesta johtuvista onnettomuuksista on tapahtunut ensimmäisen ajotunnin aikana. Väsymys on siis syytä ottaa vakavasti myös silloin, kun edessä on lyhyempi matka, eritoten jos ajo ajoittuu aamuyöhön.

Väsymys ei lisää pelkästään rattiin nukahtamisen riskiä - myös ajovirheiden todennäköisyys kasvaa. Jos siis tunnet väsymystä, pidä tauko. Juo kuppi kahvia ja ota vaikka pienet nokkaunet autossa.