

Moottoriteistäkö bulevardeja?

JULKISUUDESSA on esitetty ajatus, että Helsingin (ja miksei muidenkin suurempien kaupunkien) sisääntuloteiden moottoritieosuuksia voitaisiin muuttaa kaupunkibulevardeiksi. Käytännössä näille kaduille sallittaisiin ilmeisesti sivukatujen liittyviä ja nopeusrajoitukset laskettaisiin tilanteesta riippuen 40–60 kilometriin tunnissa.

Ajatuksen toteuttamisella olisi esittäjiensä mielestä hyviä seurauksia. Moottoriteiden nykyiset reuna-alueet voitaisiin ottaa rakennusmaaksi. Se tiivistäisi kaupunkia ja laajentaisi urbaania elinympäristöä. Näin matkustus- ja kuljetustarve sekä sen aiheuttama autoliikenne vähenisivät. Uskotaan myös, että joukkoliikenne, kävely ja pyöräily lisääntyisivät.

Mutta olisi toimenpiteellä kielteisiäkkin vaikutuksia. Bulevardien välityskyky olisi huonompi kuin moottoritien. Se aiheuttaisi aikaisempaa enemmän ruuhkia. Tällöin tieliikenteen matka-ajat pitenisivät, mikä lisäisi päästöjä ja merkitsisi kustannusten kasvua sekä ajanhukkaa kyseisten katujen käyttäjille.

Liikennettä siirtyisi todennäköisesti myös muulle katuverkolle, jolloin ruuhkat sielläkin lisääntyisivät. Kaikesta tästä olisi taas väistämättä seurauksena liikenneturvallisuuden heikkeneminen sekä melun lisääntyminen ja ilmanlaadun heikkeneminen.

Nimenomaan melu- ja ilmanlaatuongelmien vuoksi on ilmeistä, että uusien bulevardien varsille rakennettavat talot eivät välttämättä olisi kovin houkuttelevia. Se näkyisi muun muassa asuntojen hinnoissa. Helsingissä tästä on itse asiassa olemassa jo esimerkejäkin.

Kaiken kaikkiaan ajatus tuntuu hullulta. Kaupunkimootto-riteitä on Suomessa kovin vähän. Kun ne on aikanaan voitu rakentaa, miksi niitä pitäisi purkaa ja muuttaa liikenteen kannalta heikommin toimivaksi? Olisivatko näin saatavat hyödyt todella haittoja ja kustannuksia suuremmat?



Minne ryhmitysmerkit katosivat?

■ **ALIOIKEUS**, hovioikeus ja korkein oikeus (1985:II:110) olivat asiasta samaa mieltä: sellaista sulkuviivaa ei tarvitse noudattaa, jota ei näe! Kolmen oikeusasteen näkemys ei eronnut terveestä talonpoikaisjärjestyksestä.

Näkemys eroaa sen sijaan pahasti siitä, miten liikennemerkkejä ja tiemerkintöjä käytännössä esiintyy. Otetaanpa esimerkiksi vaikka ryhmittyminen ja sitä koskevat merkit ja merkinnöt.

Laissa olevista yleisistä ryhmittäjännöistä voidaan poiketa vain kahdella perusteella, joko ryhmittäjämerkillä tai ajorataan maalatulla ajokaistanuolella. Molemmat toimivat muutoin samalla tavalla, paitsi että ryhmittäjämerkkien vaikutusalueella ei saa vaihtaa kaistaa, ajokaistanuolien alueella saa.

Jos poikkeaminen osoitetaan sekä liikennemerkein että tiemerkin-
noin, ongelmaa ei yleensä synny. Jos
se osoitetaan vain tiemerkinnoin eli
ajokaistanuolin, tilanne muuttuu.

Kuten kaikki tietävät, varsinkin nastarengaskautena liikenne kuluttaa tiemerkintöjä. Usein ajokaistanuolista on jäljellä ajoradan pinnassa vain valkoisia läiskii, eivätkä kuljettajat voi välttämättä tietää, mihin suuntaan nuolet osoittavat. Tämän lisäksi talviaikana lumi, jää tai kura peittää merkinnät alleen pitkiä ajojaksia. Silloin niitä ei voi yksinkertaisesti havaita. Oikein on vaikea ajaa, ellei paikka ole tuttu.

Kannattaa myös muistaa, että ajo-
kaistan yläpuolisia opasteviitoja ei
pidä sotkea ryhmitysmerkkeihin.
Opastusmerkit eivät velvoita tai oi-
keuta mihinkään. Ne eivät ole ryh-
mittymismerkkejä.

Tilanne on suoraan sanoen sekava. Nykyinen lainsäädäntö jättää huomioimatta liian monia seikkoja. Toivottavasti uutta lakia valmisteltaessa asioita ja erikoisolosuhteitamme mietitään tarkkaan.

↑ SÄILÖAUTOYHDISTELMÄ
kääntyy oikeanpuoleiselta ajo-
kaistalta vasemmalle ajokaistan
yläpuolisen opastusviitan mu-
kaisesti. Paikka Helsinki-Vantaan
lentoaseman liepeillä on varmas-
ti kuljettajalle tuettu, mutta vali-
tettavasti pelkkä opastusmerkki
ei voi kyllä toimenpidettä sallia.
Ryhmittysmerkki tai ajokaista-
nuoli sen sallisi, mutta kumpaa-
kaan ei näy. Ryhmittysmerkkiä ei
ole, ja ajokaistanuoli oli kuvaa
otettaessa lumen alla.



↑ HELSINGIN Malminkaitien ja Kirkonkyläntien risteyksessä on ajokaistan yläpuolisilla opastusviitoilla ilman ryhmitysmerkkejä saatu aikaan sekaannusta ilman tuntakin. Jos rinnakkain liikennevaloissa seisovat autot jatkavat suoraan, mikä on sallittu, risteysksen toisella puolella odottaa vain yksi ajokaista. Kummalle se on tarkoitettu?

Hinta jyrää turvallisuuden

■ AUTONVALMISTAJAT eivät pidä tuotteittensa kolariturvallisuutta yhtä tärkeänä kaikkialla maailmassa. Kehittyviin maihin keskittyvä Global NCAP testasi Intian suosituimpien autojen turvallisuutta ja sai huonoja tuloksia. Testausohjelmaan kuului sama etutörmäystesti 64 km/h vauhdilla kuin Euro NCAP -testissä.

Mukana oli tietenkin Intian oma kuuluisa halpamalli Tata Nano. Sen lisäksi testattiin Suzukin ja Fordin Intiassa valmistetut mallit Maruti Suzuki Alto sekä Fiestaan perustuva Ford Figo. Mukana olivat myös halvat versiot Hyundai i10:stä ja VW Polosta. Kyseiset viisi automallia kattoivat viidenneksen koko Intian viime vuoden automarkkinoista.

Vaikka kyseessä ovat tunnetut automallit, ne eroavat huomattavasti meillä myytävistä versioista niin rakenteeltaan kuin varustelultaan. Esimerkiksi yhdessäkään ei ollut vakiovarusteena turvatyynyjä.

Niin Suzuki, Tata kuin Hyunda-

ikin osoittautuivat rakenteidensa puolesta heiveröisiksi. Tutkijoiden mukaan edes turvatyyny ei onnettomuudessa pelastaisi matkustajia vakavilta vammoilta. Testitulosten valossa näille autoille ei voitu antaa tähtiä.

Fordin ja Volkswagenin rakenteet olivat huomattavasti lujempia, mikä yhdessä turvatyynyn kanssa tarjoaisi matkustajille huomattavasti paremman suojan. Koska turvatyynyjä ei kuitenkaan ollut, nekin eivät saaneet tähtiä.

Volkswagen ilmoitti tulokset kuultuaan, että se vetää ilman turvatyynyä myytävän Polon Intian markkinoilta ja että jokaisessa Polossa on jatkossa vähintään kaksi turvatyynyä.

Testin valossa autoteollisuus on hyvin raadollista. Jos ostajat eivät ymmärrä eikä lainsäädäntö vaadi, turvallisuudesta tingitään häikäilemättä edullisen myyntihinnan kustannuksella.



↑ TATA Nano osoittautui kolaritestissä varsin heppoiseksi. Muissakaan Intian markkinoille suunnatuissa halpamalleissa ei ole kehumista.

■ **LIKKENNETURVA** tarjoaa nuorille kuljettajille verkkopohjaisen ilmaisen oppimisympäristön, jossa tietokonepelin tavoin käydään läpi erilaisia liikenneturvallisuuteen vaikuttavia päätöksiä ja vaikeita tilanteita. Se tarjoaa keinoja käsitellä sosiaalisia riskejä ja tätä kautta mahdollistaa myös riskien välttämisen. Näytöllä hölmöilevät törmäysnuket osoittavat, miten aidossa liikenteessä ei kannata käyttäytyä.

■ **MILJOONA** kilometriä ilman kolaria ajaneet autoilijat ovat perustaneet oman liikenneturvallisuusyhdistyksensä. Siihen hyväksytään jäseniksi vain henkilöitä, jot-

ka todistettavasti ovat ajaneet nuo kolarittomat miljoona kilometriä.

■ **LIKKUVAN** poliisin nimeä ja työtä vaalimaan on perustettu perinneyhdistys. Ensimmäisiksi töikseen yhdistys käynnistää tutkimuksen, joka selvittää, vaikuttaako LP:n lakkauttaminen jollain tavoin liikenneturvallisuuteen.

■ **HALLITUS** esittää, että taksi-kuljettajien 70 vuoden yläikäraja poistettaisiin ja ajolupa voitaisiin 68 ikävuoden jälkeen uusia aina kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Edellytyksenä olisi perusteellinen lääkärintarkastus, jossa todetaan, että kuljettaja on kykenevä tehtäväänsä.



Surkeita suojateitä

■ **SUOJATIEN** päälle pysäköiminen osoittaa törkeää välinpitämättömyyttä liikennesääntöjä kohtaan - vai osoittaako? On mahdollista, että etenkin talviaikaan autoilijalta voi suojatie jäädä kokonaan huomaamatta.

Suojatie voidaan laillisesti merkitä pelkästään joko liikennemerkein tai tiemerkinnoin. Tämä ei ole hyvä sääntö. Pitäisi vähintäänkin vaatia molemmat, sillä aivan kuten ryhmittymisnuolet ajoradassa, suojatietä osoittavat tiemerkinnot eivät aina ole näkyvissä.

Tämän lisäksi tiemerkinnojen havaittavuus pitäisi määritellä selkeästi eikä kelpuuttaa siihen nykykäytännön mukaisia erivärisiä tai toisessa asennossa olevia katukiviä. Myös liikennemerkkien koko-vaatimukset ovat riittämättömät. Postimerkkitasoa oleva suojatiemerkki talon seinässä, kaukana ajoradasta, ei ole tätä päivää. Suojatie-

↑ **MIKSI** jalankulkija ei käytä suojatietä Helsingin Karhusuontielle? Kyllä hän käyttää! Liikennemerkejä on vain yksi, ja se sijaitsee sen pusikoston keskellä, jota kohti jalankulkija kävelee. Lainsäädäntö ei vaadi tiemerkinnojen käyttämistä. Tässä se näin kesäaikaan selvittäisi tilannetta.

tä on todellisuudessa joskus vaikea havaita jopa pysäköitäessä - saati sitten, kun sellaista lähestyy ajaen.

Oheiset kuvat kertovat suojatien merkitsemisestä Helsingissä. Jos jalankulkija jää auton alle, kuuka on todellinen syyllinen? Ovatko suojatien merkitsemisestä vastaavat toimijat koskaan miettineet tätä?

Suojatieturvallisuuden parantamisesta kuullaan paljon kauniita puheita, mutta siinä se sitten onkin. Todellista parannusta voitaisiin ensi alkuun lähteä hakemaan vaikka merkitsemällä suojatiet nykyistä paljon paremmin.



↑ **LUMISENA** päivänä Helsingin Korkeavuorenkadulla oli sen varrella runsaasti pysäköintitilaa. Miksi tämän auton kuljettaja halusi pysäköidä juuri tähän, suojatien päälle? Hän ei varmaankaan huomannut olevansa suojatiellä. Kuinkahan moni autoilija ylipäättensä havaitsi paikkaa lähestyessään, että kyseessä on suojatie? Vastaavia esimerkkejä löytyy vaikka kuinka paljon.