

Koherenssia tieliikennelakiin

Vuodenvaihteessa tuli voimaan uusi sähköajoneuvolaki, ja ehdotusta tieliikennelain kokonaisuudistukseksi kyhätään ensi vupuksi. Siksi Pikajalkakin osallistuu keskusteluun kaupunkipyöräilijän näkökulmasta.

Huomasin uuden sähköajoneuvolain säädöksissä ristiriidan nykyisen tieliikennelain kanssa. Tulkitseen tämän hyväksi ennusmerkiksi tulossa olevan tieliikennelain suhteen. Uskallan toivoa, että lain valmistelija on tietoinen ristiriidasta ja vain varautunut muuttamaan tulevan tieliikennelain säädökset uuden sähköajoneuvolain mukaisiksi. Koherentti lakihan lienee tavoitteena.

Näiden saman tyyppisiä ajoneuvoja koskevien, mutta aivan eri aikaan käynnistettyjen säännösprojektien tavoitteetkin ovat ristiriidassa keskenään. Uudessa sähköajoneuvolaissa on tavoitteena korvata osa autoliikenteestä lisäämällä sähköajoneuvojen määrää jalkakäytävillä ja kevytväylillä suosimalla niitä lainsäädännössä. Vanhassa polkupyöräsäännöstössä pääidea on ollut rajoittaa polkupyöräilyä sysimällä säännöksiin pyöriä pois milloin jalkakäytävältä, milloin ajoradalta. Tavoiteristiriita johti tietenkin epäloogisuuksiin ja epäoikeudenmukaisiin tulkintoihin uuden lain yksityiskohdissa. Uudessa sähköajoneuvolaissa kummittelee vanhoista pyöräily säännöistä periytyvää 1800-luvun asennetta polkupyöriä kohtaan, jonka toivon korjautuvan uuden tieliikennelain tulon myötä.

Segwaylla saa nyt ajaa jalkakäytävällä, pyörällä ei. Lisäksi liikennevakuutus määrittiin pakolliseksi 250–1000 W moottoriteholla varustetulle sähköavusteiselle polkupyörälle muttei kahdella yli kilowatin moottorilla varustetulle tasapainokulkineelle. Tämä tuntuu oudolta, jos tarkoitus on korjata vanha asenne pyöräilyyn ja ristiriita ajoneuvojen kohtelun kesken. Ehkä siinäkin on joku pointti. Toivon ainakin, sillä sähköavusteinen tavarapyörä täynnä lapsia ja ruokatavaroita korvaa auton, mutta ei kulje pelkällä 250 W moottorilla riittävän kevyesti yleistyäkseen eikä ainakaan niin kovaa, että se kuuluisi ajoradalle. Segwaylla ei lapsia voi kuljettaa päiväkotiin.

Polkupyörälle, sähköavusteiselle polkupyörälle tai millekään muullekaan kevyelle sähkökulkineelle ei mielestäni pitäisi asettaa tehorojoitteita tai liikennevakuutuspakkoa, vaan ainoaksi rajoitteeksi määrätä ylin sallittu nopeus, joka määräytyisi kuljettavan väylän, ei käytetyn ajoneuvon mukaan; Sama millä kuljet, kunhan kuljet väylän sääntöjen mukaan. Periaate on yksinkertainen ja selkeä. Mitään kulkupeliä ei kielletä, vaan kulkuväylille määritellään vain väyläkohtainen nopeusrajoitus. Nykysäännöksiin nähden muuttuisi vain jalkakäytävällä pyöräily sallituksi jalankulkijoiden ja sähkökulkineiden seassa ja liikennevakuutuspakko poistuisi.

Lisäksi pitäisi korjata suojateitä koskeva väistämissääntö: kaikki liikenne väistää suojatietä – millä tahansa kulkupelillä – kulkevaa liikennettä. Suojatietähän käytetään kohta jos vaikka minkälaisilla kulkupeleillä. Jotta tämä ei aiheuttaisi kohtuuttomuuksia väistävän liikenteen kannalta, kävely- ja pyöräväylille pitää asettaa matala nopeusrajoitus suojatien lähiympäristössä. Suojatie on aina jalkakäytävää ja sillä noudatetaan jalankulkunopeutta.

Nopeille pyöräilijöille pyörätien nopeusrajoitukset ovat kohtuuton hidaste, joten samassa yhteydessä pitäisi pyöräilijöille antaa oikeus valita nopean ajoradan ja hitaan kävely- ja pyörätien välillä sen mukaan, kumpi tuntuu tarkoituksenmukaisemmalta. Eihän ajoradan pientareella kukaan pelkäästään huvikseen aja. Jos tähän tarvitaan poikkeuksia, ne pitää merkitä liikennemerkeillä.

Väyläkohtaiset nopeusrajoitukset eivät tarvitse uusia merkkejä, vaan voidaan määritellä uusina merkityksinä jalkakäytävän, yhdistetyn pyörä- ja jalankulkutien, ja pyörätien merkeille: Jalkakäytävä 10 km/h – kevyenliikenteenväylä 25 km/h – pyörätie 45 km/h.



Shared space ja jalkakäytävällä pyöräilyn oikeus

Liikennesuunnittelun paradigma (yleinen käsitys nykyisin) vaatii pyöräilyn erottamista jalkakäytävästä ja varsinaisesta ajoradasta omaksi erilliseksi kaistakseen. Uusien väylien rakentaminen urbaanin alueen läpi vaatii tilaa, jonka järjestäminen kaupungissa on vaikeaa. Siksi pyöräväylistä tulee nykyisin lähes poikkeuksetta epäkäytännöllisiä pätkiä, joiden juoheva käyttäminen paikasta toseen siirtymiseen on vaikeaa ja parhaimmillaankin vain satunnaista. Harvoin käy niin hyvä tuuri kuin Helsingin pyöräilyn laatuvaäylä Baanan rakentajilla, jotka saattoivat sijoittaa pyörätien käytöstä poistetulle rautatien pistoraiteelle keskelle kaupunkia irti muusta liikenteestä. Tilan löytäminen riittävän pitkänä matkareittinä toimivalle pyörätielle kaupungin läpi on lähes mahdotonta, ellei jotain muuta tilankäyttöä määrätietoisesti vähennetä. Mistä siis tilaa pyöräille?

Eniten tilaa kaupungissa vie autoliikenne. Autot täyttävät kapunkien ajoradat, joten lisätilaa pyöräväylille on mahdollista vapauttaa vasta, kun riittävän suuri osa autoilijoista on siirtynyt pois auton ratista vähemmän tilaa käyttäviin liikennemuotoihin ja autovirta vähentynyt. Autoilijat eivät kuitenkaan halua siirtyä pyöräilijöiksi, koska pyöräilyn liikenteelliset ja lainsäädännölliset olosuhteet ovat huonot. Miksi siirtyä pyöräilemään, jos ei siitä mitenkään hyödy. Pelkällä markkinoinnilla ei liikenne siirry henkilöautoista pyöräilyksi eikä luo tilaa pyöräilyolojen parantamiselle.

Ongelma on sama kuin Rubikin kuutiossa. Ennen kuin voit siirtää sinisen ruudun toisen sinisen viereen, pitää tuolta paikalta siitä siirtää pois keltainen, jolle sillekin on ensin tehtävä tilaa. Kun kaikki tila on jo käytössä, eivät tilajärjestelyt ole helppoja eivätkä varsinkaan käy nopeasti. On luotu pattitilanne, jonka ratkaisu vaatii vuosikymmeniä kestävästä epätyytyväisen liikennejärjestelyn sietämisestä, kuten Helsingin Hämeentien pyöräkaistasuunnitelmien historiasta vomme nähdä.

On kuitenkin yksinkertainen temppu, jolla tämä liikennepoliittinen Gordionin solmu aukaistaan: lopetetaan liikenteen jakaminen omille reviireilleen kulkupelien perusteella ja vaaditaan tasapuolisesti kaikilta kulkijoilta vain väyläkohtaisten sääntöjen noudattamista. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden keskinäinen skisma katoaa – tai ainakin vähenee yhtä pieneksi kuin jalankulkijoiden keskinäinen skisma – pelkästään sillä, että pyöräilijät saavat samat oikeudet jalkakäytävällä kuin jalankulkijatkin.

Jalankulkijoilta katoaa mahdollisuus osoittaa alistavaa oppimestariasennetta jalkakäytävällä pyöräilevää kohtaan ja pyöräilijä voi vihdoinkin löytää laillisen reitin paikasta toiseen. Näillä säännöillä toimivaa



yhteisväylää on kokeiltu monta kesää Tampereella Hämeenkadulla ja homma toimii oikein hyvin, kunhan kaikki tietävät, että pyöräilijät todellakin saavat laillisesti pyöräillä jalkakäytävällä. Kun pyörällä paikasta toiseen päästäkseen ei tarvitse enää pelätä ajavansa väärin ja leimautuvansa liikennehäiriköksi, on autoilijoiden helpompi siirtyä pyöräilemään ja tehdä tilaa ajoradalle. Ajorataa voidaan kaventaa ja luoda lisää tilaa pyöräkaistaa varten – mikä oli siis alkuperäinen tavoite.

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden yhteiselo todistetusti toimii jo nyt. Ei se autuasta ole ollut, ja Aamulehden yleisönosastossa jupistaan säännöllisesti, mutta huonoista vaihtoehdoista tämä on ollut paras ja ennen kaikkea nopein keino parantaa liikenneharmoniaa ja luoda lisää liikennöintitilaa keskelle kaupunkia. Antamalla liikennelaissa pyöräilijälle oikeus käyttää jalkakäytävää mahdollistuu laillinen pyöräily kaupungissa ilman pakollista taluttamista ja jatkuvaa epävarmuutta siitä, pitäisikö nyt olla ajoradalla vai onko alla pyörätie. Tämä järjestely on myös nykyistä jalkakäytävälläpyöräilykieltoa paremmin yhteensopiva vuodenvaihteessa voimaan tulleen sähköajoneuvolain kanssa, joka antoi uusille sähköisille henkilökuljettimille, kuten Segwaylle täydet oikeudet jalkakäytävällä ajoon – miksei siis pyöräilijällekin samoin ehdoin. Vain simputtamismahdollisuus katoaa, mikään muu ei muutu.

Säännöt väylän, ei kulkupelin mukaan -periaate pohjautuu yhdyskuntasuunnittelussa nopeasti nousseeseen ideaan liikennealueesta, jolta poistetaan etuoikeuksia luovat säännöt ja sallitaan kaikki liikenne, kunhan nopeus säilyy alhaisena. Tästä shared space -nimisestä liikennejärjestelystä on runsaasti hyviä kokemuksia useista maista.

Kaupunkiliikenteen pahin skisma katoaa pelkällä liikennesääntömuutoksella, jossa pyöräilijälle annetaan vapaus valita, ajaako ajoradalla muun liikenteen mukana vai missä tahansa muulla liikennealueella muuta liikennettä väistellen. Käytännössä tilanne on nytkin juuri näin. Vain hölmö laki ja joidenkin jalankulkijoiden ylimielinen oppimestariomainen asenne aiheuttavat toisinaan ongelmia –kerrannaisvaikutuksineen kaupunkiliikenteen suurimman ongelman!

Jori Montonen
Päätoimittaja