

Apartheid-liikennepolitiikkaa

Jostain syystä viranomaiset ja lakeja säättävät poliitikot jatkuvasti osoittavat rasistista asennetta pyöräilijöitä ja muita kevyen liikenteen kulkijoita kohtaan.

Helsingin poliisi kielsi kaupunkinuorten kinnerienrakentelutoiminnan 1950-luvulla ja saman ”kinnerilain” pohjalta kaksi vuosikymmentä myöhemmin rullalautailun julkisilla paikoilla 1979. Vaikka järjestyshäiriö osoittautui virhearvioksi, ei hallintokoneisto oppinut mitään, vaan sama meno jatkuu käynnissä olevan tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä.

Vaikka monta muutosta hyvään suuntaan on tehty, polkupyöräilijää alistavasta asenteesta ei päästä eroon. Kypäräpakon poistumisesta olen hyvilläni. Saan vihdoinkin alkaa käyttää kypärää, kun kypäräpakkoa vastaan ei enää tarvitse osoittaa mieltä. Väistämissääntöihin on joitain parannuksia tiedossa. Pyöräilyn asemaa liikennemuotona pahiten jäytävää ongelmaa väylän valinnan suhteen ei sen sijaan olla vielä muuttamassa.

Pyöräilijä on myös tämän muutoksen jälkeen ainoa liikenteen osallinen, jonka pitää kyetä mahdollittamaan; valitsemaan reitti, jota ei ole edes olemassa. Täysin laillinen reitti kaupungin läpi edellyttäisi lukuisia pätkiä pakollista taluttamista, tien puolen vaihtoja sekä nousuja että pudottautumisia rotvallikivien reunojen yli.

Säännöt ovat teoriassa yksinkertaiset, mutta väylänvalintasääntöjen noudattaminen vaikeaa. Lainsäätäjät eivät hyväksy pyöräilijän vapaata valintaa pyörätien, jalkakäytävän ja ajoradan välillä. Syy liikennesääntöjen vastaiseen ajoradan tai jalkakäytävän valintaan on tietenkin se, että ajoradalla on turvallisempaa ja sujuvampaa tai että jalkakäytävä on ainoa reitti kaupan parkkipaikalle. Syy lakien kunnioituksen puutteeseen ei ole kansassa, vaan aina huonossa laissa.

Pyöräilijä on liikenteen neekeri

Kaupunkikeskustoissa häädetään pyöräilijät pois ajoradalta ja jalkakäytäviltä pyöräteille, joita kuitenkin on vain pätkinä siellä täällä – välissä jalkakäytävää ja suojaiteita. Autoilijat haluavat pyöräilijät pois ajoradalta, jolloin pyöräilijät joutuvat jalankulkijoiden parjattavaksi. Pyöräilijä on liikenteen neekeri. Aina väärässä paikassa ja aina häntä voi tästä solvata, paitsi jos hän taluttaa pyöräänsä ojassa kypärä tiukasti päässä – silloin hänelle voi nauraa.

Kuukausi sitten Ylellä esitetyssä dokumenttielokuvassa ”Pyörät vastaan autot” tanskalaisen taksi-kuskin oli vaikea ymmärtää, miten hän uusien tanskalaisten liikenneasenteiden takia oli autoilijana joutunut asemaan, jossa pyöräilijät olivat vuosikymmenet kärvistelleet ja yhä kärvistelevät, muualla kuin Tanskassa ja Hollannissa. Osat olivat vaihtuneet.

Tasapuolisetkin säännöt ovat mahdolliset

Miksi liikenteen kulkijoita pitäisi jaotella vuohiin ja lampaisiin, eivätkö väylän säännöt riitä? Edes moottoritien pyhittäminen pelkästään moottoriliikenteelle ei tarkemmin ajatellen ole itsestään selvää.

Moottoritien piennar on leveä ja sillä on mainiosti tilaa ajaa kevyillä ajoneuvoilla muuta liikennettä hitaammin. Syy, miksei tätä Suomessa sallita, on pahimman liikenne-apartheidin aikaan 1968 Wienissä tehty kansainvälinen sopimus. Sen autoilua suosiva luonne johtui siitä, että autot olivat tuona aikana yleistyneet tavattomalla vauhdilla ja niiden laatu oli heikko. Autoja hajosi ja jäi tien poskeen vähän väliä. Tätä tarkoitusta varten tehtiin moottoritielle leveät pientareet – paikaksi tielle hajonneille autoille.

Nykyään moottoritiellä on nopeusrajoitukset ja autokanta niin luotettavaa, ettei moottoritien pientareella ole autoja kuin poikkeustapauksessa. Miksei siis voisi ajaa pyörällä, kuten uudemman tieliikennelain maissa, Virossa esimerkiksi. Jos joku nimenomaan haluaisi pyöräillä pätkän moottoritien piennarta, se ei onnistu laillisesti Suomessa. Suomalaiset pitävät kiinni Wienin sopimukselta ”rystyset valkoisena”, vaikka maailma on muuttunut. Monet valtiot ovatkin Wienin sopimuksen

sääntöihin tehneet muutoksia.

Miksei jalkakäytävällä voisi pyöräillä myös laillisesti. Pyöräilijät valitsevat reittinsä siitä riippumatta, onko alla virallisen määritelmän mukaan pyörätie tai jalkakäytävä riippumatta siitä, onko se sallittua. Vain kiilusilmäisimmät pyöräilyfanaatikot ajavat kaupunkialueella ajoradalla, vaikka ajoradan vierellä on leveät jalkakäytävät. Kenen etua tässä tilanteessa ajaa jalkakäytävällä pyöräilyn kieltävä sääntö?

Lakien tarkoitus

Lakeja tehdään luomaan järjestystä ja ennakoitavuutta. Siksi niitä laatiessa pitäisi noudattaa periaatetta ”tehdään siitä laki, miten valtaosa kansasta käyttäytyy, eikä lakia, johon kansa pitää pakottaa sopeutumaan.” Miksi toista sataa vuotta on yritetty saada ihmiset pyöräilemään muualla kuin jalkakäytävällä? Jos ihmisiä ei saada pois pyöräilemästä jalkakäytävältä, pitää heille antaa ohjeet, joita noudattaen jalkakäytävällä pyöräileminen on laillista ja turvallista, eikä yrittää kieltää sitä, mikä on totta ja järjellistä.

Uusi sähköajoneuvolaki vain lisää pyöräilijärasismia

Trafi laati lakiehdotuksen, jonka piti lisätä kestävien kulkumuotojen osuutta poistamalla ylimääräisiä, autoilusta siirtymistä vaikeuttavia säännöksiä ja onnistuikin sähköajoneuvolain suhteen mainiosti. Toisaalta polkupyörät unohdettiin sisällyttää tähän periaatteeseen ja muodostui tilanne, jossa polkupyörät kärsivät.

Ensin 1800-luvun lopulla pyöräilijöitä sysittiin pois jalankulkijoita ja hevosia säilyttämästä, sitten 1960-luvulla pois autoliikenteen seasta. Sen jälkeen on eletty aikaa, jossa pyöräilijälle on käynyt kuin huutolaispojalle. Pyöräilijälle osoitetaan (sadan metrin välein vaihtuen) se paikka, joka jää, kun ensin on varattu autoille, jalankulkijoille ja nykyisin siis myös Hooverille ja Segwayille omat alueensa.

Tämä on syy, miksi nykyään paasaan liikenteen apartheidista. Ei pyöräilijä aiheuta jalkakäytävällä sen suurempaa haittaa kuin Hooveri, Segway tai vaikka rollaattori. Pyörällä ajo jalkakäytävällä on kuitenkin kielletty ja siitä jopa oikeasti sakotetaan pyöräilijöitä. Liikenteenkin apartheid on lopetettava.

Varsinkin suojatien kohdat ovat tämän rasismien takia hankalat ja vaaralliset. Lakiesityksen mukaan ”tilannetta kuitenkin selkeytetään niin, että pyörätien jatkeella väistämisvelvollisuus on aina autoilijalla. Tämä merkitään stop- tai kirkikolmio-merkeillä risteävää tietä ajavalle. Kun ylityspaikalla on pelkkä suojatie tai ei mitään merkintään, pyöräilijä väistäisi nykysäännön mukaisesti.”

Ensin kerrotaan ihannekuva. Sitten paljastetaan käytännön toteutus, jossa selkeä huononnuksella nykytilaan on saatu näyttämään parannukselta. Tässä käy niin, että vain ne, paikat merkitään, joissa nyt on ongelmia. Kaikkialla muualla pyöräilijästä tulee lainsuojaton.

Yhä jää epäselväksi ne tapaukset, jossa pyöräilijä on alle 12-vuotias, inva- tai sähköpyöräilijä ilman polkimia ja muut väistettävät. joiden tunnistaminen liikennetilanteessa on mahdotonta. Mistä tiedät, onko lapsi 11 vai 12? Invapyörä näyttää monessa tapauksessa nojapyörältä. Lisäkummallisuutena on uusi sähköajoneuvolaki, joka antaa sähköajoneuvoille jalankulkijan oikeudet. Pyöräilijäparka jää ilman oikeuksia taas kerran, vaikka ne saa kolmen kilowatin sähkömoottoreilla varustettu lähes 50 kg painava Segway.

Parannusehdotuksena Pikajalka esittää, että ajokaistaa kulkeva väistää aivan kaikkea suojatietä kulkevaa liikennettä. Jotta tämä ei muodostuisi mahdottomaksi, pitää suojatien ympäristöön vaatia jalkakäytävän puolelle alhainen, esim. 10 km/h nopeusrajoitus. Siinä kaikki. Selvä sääntö, ei tulkinnan varaa.

Tottakai tämä hidastaa pyöräilyliikennettä, mutta mahdollistaa oikeudenmukaisen ja selvän säännön. Hidastunut pyöräilyn nopeus hoidetaan antamalla pyöräilijälle oikeus valita itse, ajaako ajokaistalla vai pyörätien.

Jalkakäytävälläkin saa pyöräillä. Lain mukaan alle 12-vuotias saa pyöräillä jalkakäytävällä. Omat lapseni ovat kaikki kolme vuorollaan saaneet useampia vihaisia kommentoja vierailta jalankulkijoilta siirtyä ajoradalle pyöräilemään, vaikka heillä on ikänsä takia ollut jalkakäytävällä pyöräilyyn täysi oikeus. Tampereella jokunen vuosi sitten eräs omatoimipoliisi tuuppasi pyöräilijän alas täysin lailliselta pyörätieltä linja-auton alle vakavin seurauksin, vain siksi, että luuli paikalla olleen jalkakäytävän eli pyöräilykiellon. Raahessa jokin aika sitten juuri 12 vuotta täyttänyt tyttö murskaantui kuorma-auton alle kuoliaaksi, kun kuorma-autoilija piti selvänä, että pyörällä suojatielle tulevaa ei tarvitse väistää.

Hidasta on liikennesääntöjen muuttuminen, vaikka kuinka yksimielisiä oltaisiin tavoitteista. Nyt olisi mahdollisuus tehdä iso loikka parempaan suuntaan tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä ja lopettaa apartheid liikenteessä, tehdä laki siitä, miten ihmiset jo muutenkin toimivat.

Jori Montonen
päätoimittaja