

vitää väistää!

Polkupyöräilijän ja auton väliset väistämismisvelvollisuudet ovat vaikeita juttuja. Yksi niihin liittyvä, vaaralliseksi osoittautunut laki muuttui 1.7.1997. Tästä huolimatta 66 prosenttia tienkäyttäjistä ei tiedä vielääkään, kumpi osapuoli saa ajaa ensin.

BLAVILEMPIINEN
SKOY, kuva
VESÄ PYÖNÖNIEMI, grafiikka

Kun väistämiskysymyksiä ratkotaan käytännön liikennetilanteissa sekunatissa tai sen osissa, tilanteiden vaikeus on toista luokkaa kuin teoreettisessa pot-diskelussa.

Jollei tiedosta omia velvoitteitaan, niiden mukaan ei pysty toimimaan. Miten esimerkiksi toimii se viidesosa, joka tutkimuksen mukaan ei tiedä, että oikealle tai vasemmalle kääntyvän auton on väistettävä risteävää tietä ylittävää polkupyöräilijää?

Entä miten toimia liikenneturvallisesti ta-

sa-arvoisessa ajoratojen risteyksessä, kun 18,5 prosenttia tienkäyttäjistä luulee, että tällaisessa tilanteessa väistämismisvelvollinen on aina auto eikä se, joka tulee vasemmalta?

Kyse on myös asenteista. Kuinka monta prosenttia autoilijoista edes mieltää polkupyörän tasa-arvoiseksi kumppaniksi liikenteessä?

Tällä alueella tutkimus maalaa tilanteesta synkän kuvan. Autoilijat pitivät pyöräilijöiden negatiivisina ominaisuuksina etenkin liikennesääntöjen noudattamattomuutta ja varomattomuutta. Pyöräilijöiden katsottiin aiheuttavan vaaratilanteita ennakoimattomalla, välinpitämättömällä ja röyhkeällä käytöksellään.

Mistä moiset ajatukset ovat peräisin? Liikennesääntöjen vaikeuden ja liikennejärjestelyjen sekavuuden kanssa kamppaileva, risteystä lähestyvä kahdeksanvuotias tai hänen äitinsä ei ainakaan tunnista häirikkökuvauksesta itseään.

Varmaa on, että kaikenlaisen vastakkainasettelun lietsominen puolin ja toisin on turvallisuuden kannalta suoranaista myrkkyä. Tarvittaisiin rakentavaa vuoropuhelua. Kun polkupyöräilijöiden turvallisuuteen välinpitämättömästi suhtautuvan autoilijan ja aggressiivisen pyöräilijän ajolinjat kohtaavat liikennetilanteessa, siitä ei hyvää seuraa. **TAM**

Ei suojaa suojatiellä

■ KOLARITILANTEISSA auton kanssa polkupyörä on aina heikompi osapuoli.

Lainsäädännöllisesti pyöräilijä on siinä mielessä erikoisessa asemassa, että ryhtyessään taluttamaan pyöräänsä hän muuttuu jalankulkijaksi.

Jalankulkijaksi katsotaan taluttajien lisäksi myös leikkiajoneuvojen kuljettajat. Pikkulasten kolmipyöräiset polkupyörät ovat leikkiajoneuvoja, kuten apupyöräluokkaa olevat kaksipyöräisetkin. Leikkipolkupyörän erottaa oikeasta yksi millimetri. Jos istuma-asennossa ajettavan istuinkorkeus matalimmassa säätöasemassaan on 0,635 metriä tai enemmän, kysymyksessä on polkupyörä eli ajoneuvo. Jos se on vähemmän, kysymyksessä on leikkiajoneuvo.

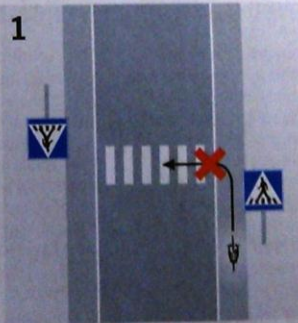
Polkupyörää taluttavalle ja leikkiajoneuvon kuljettajalle autoilijan on annettava suojatietä lähestyessään esteetön kulku. Jos polkupyöräilijä istuu satulassa ja valmistautuu ajamaan

suojatielle, hän ei ole jalankulkija.

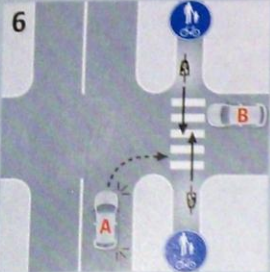
Samanaikaisesti ei voi olla sekä polkupyöräilijä että jalankulkija. Suojatie on vain jalankulkijalle, ei polkupyöräilijälle. Asiaa sotkevat tehokkaasti päivälehtien onnettomuusotsikot "Polkupyöräilijä jäi auton alle suojatiellä".

Korkein oikeus otti päätöksessään 3013/1.10.1986 kantaa suojatietä pitkin pyöräilyyn (kuva 1). Suojatiellä ei saa ajaa edes alle 12-vuotias lapsi, joka saa laillisesti ajaa jalkakäytävällä. Samaa perusnäkemystä noudattaa KKO:n päätös 1996:25, R-95/306. Leikkiajoneuvolla ajamista suojatiellä kielto ei koske.

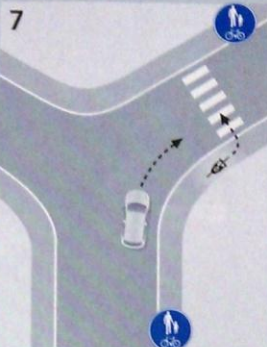
Mikään pykälä ei kuitenkaan kielä pyöräilijää ylittämästä ajorataa ajamalla suojatien yltämisestä. Suojatietä pitkin laittomasti ajaminen saattaaakin luoda tiedostamattoman ja vaarallisen tunteen rinnastumisesta jalankulkijaan, vaikka pyöräilijälle suojatietä ei ole suojatietä.



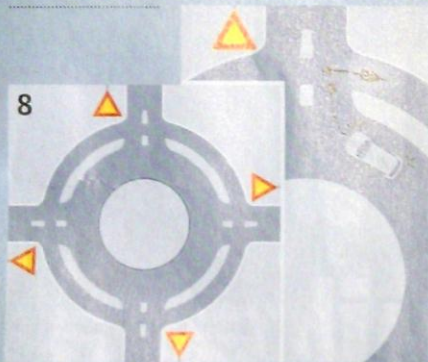
1
↑ **SUOJATIET** jakautuvat pelkkiin suojetihin ja sellaisiin, jotka ovat yhdistettyjen tai erillisten pyörätie/jalkakäytävien jatkeita. Jalkakäytävien välissä olevat ovat niin sanottu pelkkiä suojetieitä. Kysymys suojetillä ajamisesta sivuaa oikeastaan vain alle 12-vuotiaita lapsia. Sitä vanhemmat eivät saa pyöräillä jalkakäytävällä koskaan.



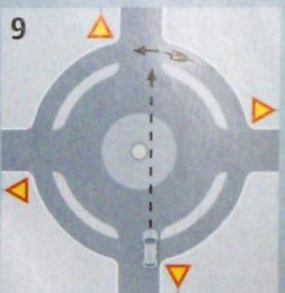
6 AUTON A pitää kääntyvänä ajoneuvona väistää molemmista suunnista tulevia polkupyöriä mutta auton B ei tarvitse, jollei sen tulosuunnasta ole kääntömerkkiä tai STOP-merkkiä. Käytännön liikennetilanteissa asioiden erottaminen toisistaan ei ole helppoa etenkin pyöräilijöille; toista väistää väistää, toista ei.



7 ONKO auto kääntyvä ajoneuvo, jolloin sen pitää väistää pyörää, vai ajaako auto suoraan, jolloin pyörän pitää väistää autoa? Vaikuttaako asiaan kadun jatkuminen samannimisellä olemalla risteävällä tiellä oleva kääntömerkki? Miten näiden kysymysten arvioinnissa onnistuu esimerkiksi pyöräilevä lapsi?



8 JOS liikennepyörä/kierrotiittymä on normaalin kokoinen, ongelmia ei pitäisi syntyä. Autoilijan on kytkettävä suuntamerkki hyvissä ajoin ja kääntyvänä ajoneuvona väistettävä polkupyörää. Tästä on tietoisia suunnan osia tienkäyttäjistä, mutta joka neljäs ei ole.



9 TÄLLAISIA minikokoisia kiertoliittymiä ei olisi saanut koskaan tehdä. Niissä menevät monet asiat kerta kaikkiaan sekaisin. Miten geometrisesti suoraan ajava autoilija voi tajuta olevansa juridisesti kääntyvä, jonka pitää väistää pyörätieltä tulevaa polkupyöräilijää?



10 JOS etuajo-oikeussuunta merkitään kääntöväksi, paikalla ei saa käännöksen jälkeen olla pyörätietä. Liikennejärjestelyjä tehtäessä tienpitäjien on valittava joko pyörätie tai kääntyvä etuajo-oikeutettu suunta.

Kaikkea muuta kuin selvää

PARHAALLA mahdollisella tavallakin tehdyt liikennejärjestelyt voivat olla vaarallisen vaikeita käytännön ajotilanteissa (piirrokset 11 ja 12).

Näistä ensimmäisessä kolmion takaa tulevan autoilijan pitää ensin väistää molemmista suunnista tulevia pyöräilijöitä, sitten molemmista suunnista tulevia ajoradan käyttäjiä. Laajassa risteyksessä autoilijan silmien terävänäköalue joutuu nopeasti liikkuun molempiin suuntiin pyörätietä, sitten ajoradan neljällä kaistalla. Ja viimeisen kaistan jälkeen edessä on vielä kevyen liikenteen väylä. Tajuako risteyksestä pois kiihdyttävä kuljettaja, että niin oikealta kuin vasemmalta voi tulla kovaa vauhtia pyörä, jota hänen pitää myös väistää?

Vaikka kääntymispykälä it-sessään on selkeä, käytännössä sen noudattaminen voi olla lähes mahdotonta (kuva 12).

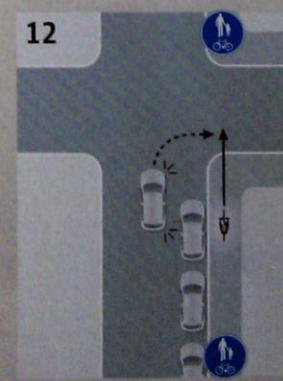
Pysäköidyt autot voivat nimittäin estää autoilijalta pyöräilijän näkemisen. Testasimme käytännössä yhden tällaisen paikan ja totesimme tilanteen mahdottomaksi. Jos kääntyvä auto on maasturimainen ja pysäköidyt tavanomaisia henkilöautoja, pyöräilijän näkeminen on vielä jotenkin mahdollista, mutta päinvastaisessa tilanteessa se on täysin mahdotonta.

Törmäyksen voi siis estää vain maltillisella nopeudella ja asenteella ajava pyöräilijä. Jotain on kuitenkin silloin pahasti pielessä, jos käytännössä väistäminen jää sille osapuolelle, joka juridisesti saisi ajaa ensin.

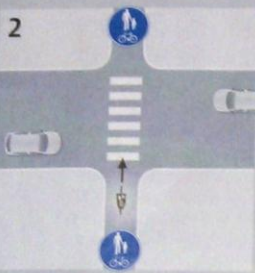
Rikosoikeuden yleisten oppien mukaan jokaisella on liikenteessä oikeus luopua omasta oikeudestaan, mutta ei tässä siitä ole kysymys. "Laillisen luopumisen" pitää olla vapaaehtoista, ei onnettomuuden estämiseksi tehty.



11 LIIKENNETURVAN tutkimukseen osallistuneista hieman yli 90 prosenttia tiesi, että kolmion takaa tulevan auton pitää väistää pyörää. Laissa ei määritellä, mikä on risteys, mutta vallitsevan asiantuntijankemien mukaan myös ajoratojen leikkauskohdan takana oleva pyörätien liittymä kuuluu samaan risteykseen, jolloin kääntömerkki vaikuttaa myös sinne.



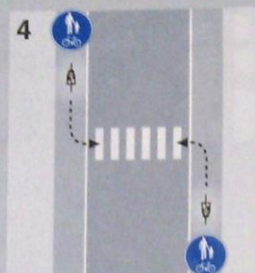
12 JOS kääntyvän auton kuljettaja ei voi nähdä polkupyöräilijää pysäköityjen ajoneuvojen takia, miten hän voi noudattaa väistämisvelvollisuuttaan?



2 PYÖRÄILIJÄ saa ajaa pyörätien jatketta pitkin ajoradan toiselle puolelle. Hänen on väistettävä niin oikealta kuin vasemmalta tulevia ajoradan käyttäjiä.



3 ONKO tässä kysymyksessä pyörätien jatke vai ei? Ajoradan toisella puolella on pelkkä jalkakäytävä, ei enää yhdistetty jalkakäytävä/pyörätie.



4 JOS tätä ei tulkitse pyörätien jatkeeksi, pyöräilijälle jää kaksi vaihtoehtoa: joko ajaa suojatien vierestä tai jalkautua, jolloin autoilijoiden on annettava hänelle esteetön kulku. Jalankulkijaksi pakkottaminen tekee ajamisesta pätkäajon, joka ei ole oikein istu pyöräilyä ajatuksen. Toisaalta vapaaehtoinen jalankulkijaksi ryhtyminen antaa merkittäviä oikeuksia tuoden näin turvaa.

Ajamista jatkeella

■ PYÖRÄILIJÄ saa ajaa suojatietä käyttäen ajoradan toiselle puolelle, jos kysymyksessä on yhdistetty tai rinnakkainen pyörätien jatke, joka on merkitty koko sen leveydeltä suojatieksi. Tällainen merkintä ja sen mukainen ajaminen on sallittu vuoden 2017 loppuun (kuva 2).

Jatkeen käsitteellä ei ole lain säädännössä määritelmää. Korkein oikeus on käsitellyt väistämisen kuvassa 3 kuvatus tapauksen. Autoilija lähestyy risteystä väistämismerkinnän suunnasta. Pyöräilijä tuli oikealta yhdistettyä pyörätien/jalkakäytävää ajane. Tähän saakka tilanne vaikuttaa selvältä. Se muuttuu kuitenkin monimutkaiseksi siksi, että pyöräilijän ajosuunnassa ajoradan

toisella puolella liikennemerkki osoitti yhdistetyn pyörätien/jalkakäytävän muuttuvaksi pelkäksi jalkakäytäväksi. Autoilijan näkömakuksen mukaan kysymyksessä ei ollut jatke vaan pelkkä suojatie, jolla pyöräilijä ei olisi saanut ajaa suoraan. Pyöräilijän mielestä kysymyksessä oli jatke, jolla sai ajaa, ja autoilija oli kärkeä ohittanut takaa.

Korkein oikeus (1996:25, R. 95/306) ei tukenut kumpakaan osapuolta, mutta kertonut myös kanteen siinä, mikä kysymyksessä pyörätien jatke vai pelkkä suojatie.

Kuvassa 4 tilanne on mielenkiintoinen. Siinä ei ole korkeimman oikeuden ratkaisun. Onko kysymyksessä pyörätien jatke vai pelkkä suojatie? Vastauksista miehenkin voidaan olla, mutta valitettavan asiantuntijankäyt-

sen mukaan kysymyksessä on pyörätien jatke.

On käsittelemättä, että tällaisia tulkintakysymyksiä voi ylipäätään syntyä. Eräs tärkeimmistä liikenneturvallisuuden perusperiaatteista on se, että kaikki liikenteen osapuolet toimivat samanaisten pelisääntöjen mukaan. Miten näin voidaan tehdä, jos säännöt ovat epäselvät?

Vasta sitten, kun pyöräilijän oikeus ajaa suojatietä on selvä, voidaan mennä varsinaisiin väistämistä koskeviin kysymyksiin.

Ajoneuvot samanarvoisia, kulkuväylät eivät

■ AUTO ja polkupyörä ovat lain säädännöllisesti samanarvoisia ajoneuvoja. Näin ollen ajoratojen leikkauskohdassa vasemmalta tulijan pitää väistää samanaikaisesti oikealta lähestyvää.

Vielä 30.6.1997 sama koski pyöräteiden ja ajoratojen leikkauskohtia, mutta jos pyörätie ei ollutkaan 90 asteen lähestymiskulmassa vaan sitä pienemmässä eli viistottain tai lähes ajoradan suuntaisesti, väistämismuuttoliikkeen olikin oikealta tuleva pyörä. Käytännössä tämä asteluvun mukaan määriteltävä väistämissääntö oli niin tulkinnallinen, että onnettomuuksia tutkivat viranomaisetkin nostivat kätensä ylös, samoin tuomioistuimet. Tilanne oli mahdoton.

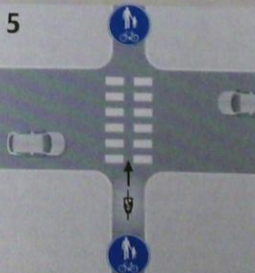
Seuraavana päivänä eli 1.7.1997 astui voimaan pykäle, jonka mukaan siitä lähestymiskulmasta tahansa pyörätietä ajoradalle saapuvan on väistettävä ajorataa käyttäviä, niin oikealta kuin vasemmalta tulevia (kuva 5).

Käytämme tässä artikkelissa käsitettä pyörätie, mutta sama koskee niin yhdistettyjä kuin rinnakkaisiakin pyörätie/jalkakäytäviä.

Tätä selvemmin väistämistä ei voine määritellä. Mutta selkeä laki ei kuitenkaan vielä takaa turvallisuutta, jollei lakia osata noudattaa. Liikenneturvan tutkimuksessa 116/2012 kerrotaan, että vain 34 prosenttia tutkimukseen osallistuneista 1 426 tienkäyttäjistä (iältään 15–86-vuotiaita) oli selvillä säännön sisällöstä.

Eräänlaista huippua väärin tietämisessä edustaa se, että peräti 43 prosenttia nimesi kyseisessä tilanteessa väistämismuuttoliikseksi ajorataa käyttävän auton. Pyöräilijä siis kuviteltiin ikään kuin suojatietä tulevaksi jalankulkijaksi.

Tutkimuksessa todetaan: "Suurin osa vastaajista oli siis siinä käsityksessä, että pyörätien jatkeella ajava pyöräilijä on samassa asemassa kuin suojatietä tuleva jalankulkija".



5 TÄLLAISIA merkintöjä on jo käytössä. Vuoden 2017 loppuun saadaan käyttää vielä vanhan mallisia, kauttaaltaan suojatieksi merkittyä jatkeita.

Liikennevalistuksesta vastaavien kannattaisi miettiä, miksi tiedottamisessa on näin huonosti onnistuttu.

Hiuksenhieno ero

■ EDELLÄ kerrotussa tilanteessa pyörätietä tulevan on yksiselitteisesti väistettävä suoraan ajavaa autoa. Tilanne muuttuu päinvastaiseksi, kun ajorataa käyttävä auto kääntyy oikealle tai vasemmalle (kuva 6). Silloin hänen on väistettävä tien reunaa käyttävää tai risteävää tietä ylittävää pyörää.

Autoilijan kannalta oleellinen kysymys on: ajanko suoraan vai käännynkö? Pyöräilijän kysymys on: leikkaako ajolinjani suoraan ajavan vai kääntyvän auton kanssa? Molempien pitää vielä tiedostaa, tuleeko kärkeä ohittamien tai STOP-merkin takaa. Liikennemerkki voittavat liikennesäännöt.

Periaatteessa lain säädäntö on melko yksinkertaista ja selvää. Käytännössä tilanne on toinen.

Kääntymisen ja suoraan ajamisen ero on monesti hiuksenhieno, ja tuo ero ratkaisee sen, kumman osapuolen pitää väistää. Ensimmäisen ongelman muodostavat Y-tyyppiset risteykset (kuva 7). Kumpi sakara edustaa suoraan ajamista ja kumpi kääntymistä, ja missä vaiheessa liikenteen kanavoitinto onkin jo T-risteysmuotoon, jolloin kääntynyt on molempien suuntiin?

Normaalikokoisista kiertoliittymistä poistuvat ovat selkeästi kääntyviä ajoneuvoja (kuva 8).

Suuremman ongelman muodostavat niin sanotut mikrokokoiset kiertoliittymät (kuva 9). Suoraan ajamisen ja kääntymisen ero hämää pahemman kerran, kun rattia ei tarvitse kääntää lainkaan. Miten autoilija voi mieltää kääntyvänsä ensin oikealle ja sitten taas oikealle? Suuntamerkkiäkin pitäisi käyttää, vaikka geometrisesti mennään aivan suoraan.

Lainsäätäjän on tiedostanut kääntymisen ja suoraan ajamisen käsitteissä piilevän vaaran risteyksissä, joissa etuajo-oikeussuunnan osoittava liikennemerkkiä kaartavan oikealle tai vasemmalle (kuva 10). Risteävällä kääntävällä suunnalla ei saa olla pyörätietä. Tilanne olisi vaarallinen, jos autoilija mieltäisi ajavansa suoraan ja pyöräilijä koki auton kääntyvän.