

Liikennevalojen punainen on suomalaisille autoilijoille haaste. Heikkohermoiset uskaltavat vain päin vaaleanpunaisia. Kova jätkä painelee kirkkaanpunaisiakin päin.

Etelä-Italiassakaan ei enää tänään sikailta punaisia päin yhtä yleisesti ja kylmän rauhallisesti kuin suomalainen autoilija.

Syyllinen on liikenneministeriön (LVM) vastaava kirjoituspöytävirkamies, todennäköisesti Liikenneturvan toimitusjohtajana vuodesta 2011 toiminut

Anna-Liisa Tarvainen

. LVM:stä lähti 25 vuotta sitten suositus, jonka Helsingin KSV:n vastaava virkamies määräsi voimaan: liikennevalot pidettävä toiminnassa ympäri vuorokauden.

Siihen saakka suomalaisille autoilijoille oli opetettu, että liikennevalon punainen on ehdoton käsky ja sen rikkominen 10. kuolemansynty. Sitä todella noudatettiin.

Jokainen liikenteessä elääkseen ajava tajusi heti, että ympärivuorokautisuus johtaa punaisen valon "joustavaan" tulkintaan. Seisot risteyksessä punaisissa keskellä yötä, puolen kilometrin säteellä ei näy liikennettä eikä ristin sielua, ja päähän hiipii vastustamattomasti ajatus kuka meistä on hullu, minä vai liikennesuunnittelija? Siitä alkaa punaisten vähättely.

Siitä syntyi uusi autoilijapolvi. Se suhtautuu punaisiin liikennevaloihin "joustavasti" tulkiten: ei ole ehdottoman paha, jos ehtii punaista päin ennen kuin jalankulkija ehtii suojatielle. Tapa on tarttunut myös edeltäviin autoilijapolviin: "vaaleanpunaisistakin" ehtii kyllä.

Helsingissä autoilijoiden "punasikailua" edisti Vihreitä edustava pitkäaikainen liikennevalopäällikkö

Kari Sane

. Hän herätti monasti yleistä ihmetystä ehdotuksilla, joilla autokauppaa tulisi rajoittaa. Vihreiden perusasenteen mukaisesti Sane vastusti kiusaavilla ja hidastavilla liikennevaloajoituksilla yksityisautoilua todistaakseen, että joukkokuljetusvälineillä pääsee kulkemaan nopeammin ja helpommin kuin yksityisautolla.

Saneen vahva taustatuki oli esimiehensä, Helsingin liikennesuunnittelupäällikkö

Heikki Salmivaara

, autossa matkustajan paikalta käytännön liikennejärjestelmiä tunteva. Saneen seuraaja liikennevalopäällikkönä,

Marko Mäenpää

jatkaa Saneen ja kaupungin Vihervassarien linjalla: yksityisautoilua vastustetaan yhä myös liikennevaloilla kiusaamalla ja hidastamalla.

Suomessa ajattelemattomalla ja poliittisesti värittyneellä liikennevalopolitiikalla on ollut kuolemanvakavat seuraukset. Autoilijoiden turhautuminen purkautuu punaisen liikennevalon merkityksen vähättelyyn.

Suojatiet

kantavat poliittisena lyömävälineenä käytetyn liikennevalo-ohjauksen hedelmiä, kuoleman hedelmiä. Jalankulkijaturvallisuus on surkea suojateillä Suomessa. Siihen on kuitenkin muitakin syitä.

Suojateitä on Suomessa kaupungeissa tuhkatiheään, liiankin kanssa. Autoilija ei liikennevilinässä yksinkertaisesti ehdi mukaan havaitsemaan kaikkia.

Länsieurooppalaisissa suurkaupungeissa suojateiden väli on useinkin monta sataa metriä, Suomessa pikemminkin 50 kuin 100 metriä. Muualla maailmassa suojatiet keskitetään risteyksiin, Suomessa niitä on jopa risteysten välissä, keskellä korttelia. Myös pysäkkilaiturien molemmissa päissä yhteensä kaksi – muualla pysäkkilaiturin keskeltä yksi.

Suojatiet Suomessa on huonosti merkitty autoilijan havaittaviksi tuulilasin takaa. Etumerkit puuttuvat usein kokonaan tai istuvat liian matalalla, usein näkemäesteiden takana. Kadun pintaan maalatuista merkeistä, viivoituksista ei pidetä huolta. Talvella niiden annetaan peittyä lumen ja jään alle.

Suojatie-nimi on alun alkaen väärä. Sillä tuuditetaan jalankulkijat ja kevyt liikenne väärään asenteseen. Se ei anna suojaa mistään. Sillä ei ole panssariseiniä. Se on todellisuudessa tien

ja kadun ylityspaikka, jolla jalankulkija aina itse kantaa viimeisen vastuun terveydestään ja hengestään. Se on "suojatien" ydin, jonka jokaisen kansalaisen, pienen ja suuren, pitäisi sisäistää syntymästään alkaen.

LVM, Liikenneturva, poliisi; viranomaiset ja lainsäätäjät tekevät ratkaisevan virheen, jos tuudittavat jalankulkijan ja kevyen liikenteen muuhun perusasenteeseen.

Suomessa näin käy.