



Pohjoismaiden ainoa liikennelääketieteen professori, liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien pitkäaikainen jäsen **Timo Tervo** hälyttää kerta toisen jälkeen julkisesti ja tv-haastatteluissa poliisimme ala-arvoisesta työstä liikenteessä. Tervo kiteyttää ankaran arvostelunsa liikennevalvontaa suorittavan poliisiin keskittymiseen lähes kokonaan nopeusvalvontaan peltipoliisien jatkeina.

Nopeusvalvonnassa **Jussi Poliisi** voi istua mukavasti lämpimässä poliisiautossa ja vain katsella ja rangaista erehtyneitä siviiliautoilijoita rikollisiksi. Jussi Poliisi ei ajattele. Samaan aikaan Jussi Poliisin selän takana alati raaistuva kansainvälinen kuljetusrikollisuus levittäytyy myös Suomen teille.

Vastaavasti myös valtaosa peltipoliisien 2017 mittaamista 600 000 ylinopeudesta on ajettu erehdyksessä. Sitä todistaa nopeusjakauma, jossa ylivoimainen painopiste on hyvin vähäisissä ylinopeuksissa. Pelkästään huomautuskirjeistä poliisi itse arvioi koituvan kolmen miljoonan euron lasku veronmaksajille.

Valtaosa erehdyksessä ajetuista pienistä ylinopeuksista johtuu ala-arvoisesta nopeusrajoitusmerkinnästä. Euroopassa nopeusrajoitus on kirjoitettu tien pintaan tai osoitettu liikennemerkillä muistutuksena juuri ennen peltipoliisia. Vain ei Suomessa. Meillä autoilija houkutellessaan varoitusta ylinopeuteen poliisin kohdalla. Useinkin liikennemerkki on näkemäesteen takana; puuston, lumen tmv. peittämä.

Jussi Poliisi on työkseen liikenteessä. Hän näkee liikennesuunnittelun virheitä ja heikkouksia. Jussi Poliisin koulutuksella olisi kohtuullista odottaa häneltä raporttia liikennesuunnittelijoille. Liikennesuunnittelijat eivät jalkaudu. Jussi Poliisi on siellä missä ilmenee suunnittelun heikkouksia, puutteita ja virheitä.

Jussi Poliisi vain katselee. Jos hänen katseensa osuu autoilijaan, joka hänen tulkintansa mukaan tekee virheen liikenteessä, hän käy kiinni. Jalankulkijaan, pyöräilijään hän ei käy kiinni. Jussi Poliisi ei ajattele, syntyikö virhe mahdollisesti liikenneympäristöstä johtuen. Jussi Poliisi, liikenneturvallisuuden varmistaja kadulla ja tien päällä, katselee.

Helsingin läntinen pääväylä, Mechelininkatu, on ollut täysin tukkeutunut jo puolitoista vuotta katutöiden vuoksi. Aamuruuhka etelästä pohjoiseen on sietämätön. Runsaan neljän kilometrin matkalla on 11 liikennevaloa suojateiden edessä. Valot palavat autoille vähimmillään 40 sekuntia ja pisimmillään 80 sekuntia. Sinä aikana vain 2-4 jalankulkijaa ylittää kadun. 90% ajasta, jolloin autojonot seisovat punaisen edessä, suojatie on tyhjillään.

Katutöiden takia sattui, että 11 liikennevalosta neljä oli pois käytöstä. Mechelininkadun kujanjuoksussa yhtäkkiä ei ollut mitään jonoa. Liikenne soljui katutöiden välistä vapaana virtana. Eikä satunnaisilla jalankulkijoilla siitä huolimatta ollut mitään vaikeuksia ylittää katu turvallisesti.

Työn alla yksikaistaisen ajoväylän pinta on ravistellut autoja pahasti. Yksittäiset kuopat ja eritasoiset peltilevyt ovat olleet jopa hengenvaarallisia kaksipyöräisille, mopoille ja moottoripyörille. Rakentajan vastuuttomuus liikenneturvallisuudesta on ollut yhtä sikailua.

Kukaan ei pysty arvioimaan, kuinka monta miljoonaa tonnia turhia päästöjä, turhaa polttoaineen kulutusta ja menetettyjä työtunteja katutyömaan onneton järjestely on aiheuttanut.

Jussi Poliisikin ajaa säännöllisesti Mechelininkadun tukkeutuneella pääväylällä. Koulutuksellaan hän näkee, ja tuntee! suunnittelun heikkoudet ja virheet. Jussi Poliisi vain katselee. Jussi Poliisi ei ajattele, että pitäisi huomauttaa rakentajaa liikenneturvallisuuden vaarantamisesta.

Iltapäiväruuhkassa autojonot palaavat pohjoisesta etelä-Helsinkiin. Välttääkseen Mechelininkadun ruuhkajonoa autoilijat hakeutuvat vaihtoehtoreitille Runeberginkatua ja Kampin torin nurkalta Malminrinnettä Lapinlahdenkadun liikenneympyrään.

Torin nurkalla on liikennevalo. Se syttyy punaisille jo, kun raitiovaunu tulee toripysäkille ja palaa kaiken aikaa kun matkustajat nousevat ratikkaan. Vaikka autoja soljuu virtana punaisten läpi, moni tunnollisesti pysähtyy ja yli kilometrin pituinen autoletka nytkähtää taas auton mitan kerralla eteenpäin. Voi kestää liki kaksi minuuttia, ennen kuin pysäkiltä lähtenyt ratikka pyrkii punaisten suojassa Malminrinteelle.

Jussi Poliisi katselee tätä poliisiautostaan. Jussi Poliisi ei ajattele. Että voisi vaikka ilmoittaa liikennesuunnittelijoille tarpeesta täsmentää punaisia valoja ratikan todellisen tarpeen mukaan.

Malminrinteen alapäässä on Lapinlahdenkadun liikenneympyrä, joka jakaa autojonon etelään Albertinkatua tai länteen kohti Espoota. Liikenneympyrän tuntumassa oikealla reunalla on liikennevalo. Se syttyy jo 40 sekuntia ennen ratikan tuloa punaisille. Albertinkadulle pyrkivät joutuvat sillä kohtaa jo tiukasti tarkkailemaan liikenneympyrää mahtuakseen siihen mukaan. Autoja ajaa solkenaan punaisia vastaan, kun ratikkaa ei näy. Huomio on liikenneympyrässä.

Jussi Poliisille ei tule mieleen raportoida, että liikennevalo on väärässä paikassa liikennevirtaan nähden, liian lähellä liikenneympyrää. Taivaalle nousee iltapäiväruuhkan tukoksesta tonneittain pahoja päästöjä. Autonmitta kerralla etenevä jono kuluttaa satoja litroja fossiilista polttoainetta turhaan ja ihmiset menettävät tuhansittain tunteja aikaa istumalla ruuhkassa väärin ajoitettujen liikennevalojen takia.

Jussi Poliisikin istuu mukavasti poliisiautossaan ruuhkassa. Hänellä on työpäivä aikaa. Jussi Poliisi vain katselee ruuhkaa ja autoilijoita.

Jussi Poliisi ei ajattele.