



Liesmaan kehittämä näköseula oli poliisin käytössä 1970-80 luvuilla. Tien päällä näkötesteissä “narahtaneita“ ei sakotettu, vaan veloitettiin käymään silmä lääkäriä tai optikolla tarkistuttamassa silmälasitarpeen. Määräaikaan mennessä piti poliisille sakon uhalla toimittaa todistus näön tarkastuksesta.

Saksassa autotiheys suhteessa asukaslukuun on huippuluokkaa. Myös läpiajoliikenne naapurivaltioista on huippuluokkaa. Ja liikenteen turvallisuusjärjestelyt huippuluokkaa koko maailmassa. Näkemisen ehdot liikenteessä on nostettu ykkösasemaan.

Päinvastoin on Suomessa. Turvallisuuskehitys onkin vajonnut EU:n pohjasakkaan. Herääkin kysymys ovatko viranomaisemme kelpollisia hoitamaan liikenneturvallisuutta.

Saksassa liikennemerkkien näkyminen jaennakkovaroitukset poikkeus- ja vaaratilanteista ovat valovuoden edellä palvelua, jota suomalaisten saavat omalta liikenneministeriöltä (LVM), Traficomilta, Väylältä, ELY-keskuksilta, Suomen Poliisilta ja sisäministeriöltä (SM). Suomessa toteutuu viisaus: Mitä enemmän kokkeja, sitä pahempi soppa. Kukaane i ota vastuuta tuloksesta. Vika on aina muualla.



### **Ottaako poliisiylijohdaja Seppo Kolehmainen lopultakin ohjat käsiinsä?**

Näkökyky on ratkaiseva tekijä liikenneturvallisuudessa. Erityisen paljon vaaditaan näkökyvyltä hämärä- ja pimeälläajossa. Suomessa tyydytään EU:n asettamiin minimivaatimukseen, jotka on kirjattu ajolupaehtoihin. Suomessa ajetaan eniten pimeällä, vaativimmissa olosuhteissa koko Euroopassa. Näkemisen tekijöistä kokkimme eivät tajua että pimeänäkö on ratkaiseva turvallisuustekijä Suomessa. Tai eivät välitä. Silmien häikäistymisherkkyydellä ja liikenneonnettomuuksilla on voimakas yhteys (v.Hebenstreit 1984 ja 1995; Lachenmayr 1998). On erittäin tärkeää mitata kuljettajan häikäisyherkkyyttä (de Wit, Franssen, Coppens, van den Berg 2005)!

Palautuminen häikäisystä on riippumaton ominaisuus, joka asettuu skaalalle hyvin nopea-hyvin hidas (Martti Liesmaa 1973?). Näkemiseen vaikuttavat myös hämärään tottuminen, kontrastien näkeminen ja värien näkeminen (Mäntyjärvi2002) sekä tunnettujen esinekokojen suhteuttaminen etäisyysarvioon (Air Medical 1982).

### **Sisä- ja samalla poliisiministeri Maria Ohisalo voisi keskittää köyhyystutkimuksensa Suomen liikenneturvallisuuskehityksen köyhyyden selvittämiseen.**

Saksassa suhtaudutaan erittäin vakavasti pimeällä näkemiseen ja näkymiseen. "Lichttest", valotesti, on syksyisin tieliikenteen päivittäin käytetty ja kirjoitettu sana. Sillä viitataan autolehtien tekemiin ajovalotesteihin, ajo- ja lisävalojen valmistajien uutuustuotteisiin ja viranomaisten katsastuksissa ja tien päällä toteuttamiin valotarkastuksiin.

Korkeatehoinen ajovalo vaarantaa liikenneturvallisuutta, varoittaa Saksan liittovaltion silmälääkärien liikennekomission puheenjohtaja, professori

#### **Bernhard Lachenmayr**

. Jos auton valot häikäisevät vastaan tulevan auton kuljettajan, tuskin syntyy simävaurioita, mutta häikäisty kuljettaja on hetken sokaistuna. 60-70 vuotiailla näkökyvyn menetys saattaa jatkua sekunteja, Lachenmayr varoittaa (2016).

## **MARTTI LIESMAA OLI URANUURTAJA**

Suomalainen silmälääkäri

### **Martti Liesmaa**

kiinnostui autoilijoiden hämärä- ja pimeänäöstä jo 1970-luvun alussa. Minulla oli kunnia olla Martti Liesmaan koekanina kymmenisen muun auto- ja liikennetoimittajan kanssa.

Yhdessä koetilaisuuksista ajettiin Seutulän takamaastossa useammalla henkilöautolla noin 2-3 km:n mutkaista testitietä. Tielle oli asetettu useita erivärisiä ja -kokoisia esteitä, joukossa myös ihmishahmoja tummissa ja vaaleissa "asuissa" keskellä ja puolittain ajotiellä.

Reitti ajettiin 40 km/t nopeudella päivänvalossa, iltahämärässä, täysin pimeällä lähivaloilla sekä vielä kolmen 5 cl:n kossupaukun vaikutuksessa. Joka ajokerralla esteiden paikkoja oli vaihdettu. Jarrutuksen alku eli havaintomatka kirjattiin joka ajokerralla jokaiselta koehenkilöltä. Ajokertojen välillä mitattiin koehenkilöiden hämäränäköä ja erikoslaitteella häikäisyalttiutta ja palautumista häikäistymisestä.

Erikoislaite oli kuin nurin päin käännetty ämpäri, jossa yläkansi teki tilaa testattavan silmille. Alapohjassa liikkui tekstirivi vasemmalta oikealle. Teksti piti lukea ääneen samalla kun silmiin kohdistettu valo kirkastui kunnes lukeminen kävi mahdolliseksi. Sen jälkeen valo sammutettiin ja tavoitteena oli jatkaa lukemista virheettömästi heti näön palautuessa.



### **Autoilijoiden pimeänäköä tutkinut Martti Liesmaa oli alan uranuurtaja maailmassa.**

Kokeista muistan tietenkin omat tulokseni parhaiten. Hämärä- ja pimeänäköni oli erittäin hyvä. Kuitenkin häikäistyin "lukukelvottomaksi" normaalia vähäisemmästä valovoimasta (en ollut ainoa). Liesmaa kysyikin, eikö vastaantulevien valot tuottaneet vaikeuksia pimeällä. Johon vastasin, että ei minulla koskaan ole ollut muita silmiä, joten en osaa sanoa kuinka pärjäisin paremmilla. Liesmaa päätteli, että olin opetellut katsomaantien sivuun välttämättä siten sokaistumista. Palautumiseni häikäistymisestä oli normaalia keskitasoa. Erityisen hitaasti "palautuvia" oli ainakin yksi.

Tekniikan Maailman autotesteistä vastaavasta läheisestä kollegastani MiM:stä muistan, ettei erikoslaitteen täysi valovoima tahtonut riittää sokaisemaan hänen silmiään. Kun se lopulta onnistui, palautuminen sokaistumisesta oli kuitenkin keskitasoa.

Noin 50-vuotias tilausbussimme kuljettaja halusi, ja pääsi mukaan testattavaksi. Hänen hämäränäkönsä todettiin normaalia huonommaksi, häikäisyalttiisuus vaaralliseksi ja palautuminenkin hitaaksi. Liesmaa sanoikin, että hänen ei pitäisi ajaa bussia yöaikaan.

Liesmaan tutkimukset johtivat sittemmin "näköseulan" kehittämiseen. Poliisimme käytti sitä pitkään liikennetutkimuksissa kuljettajien hämärä- ja pimeänäön tarkistamiseen. Liesmaalle myönnettiin myöhemmin myös YK:n alaisen OECD:n tunnustuspalkinto urauurtavasta autoilijoiden näkö tutkimuksesta.

LP teki aikanaan toustuvasti autoilijoille hämäränäkötestejä yhdessä optisen alan toimijoiden kanssa. Viimeinen selvitys tehtiin 2007. LP lakkautettiin 2014. Sen jälkeen asiaan ei ilmeisesti ole tartuttu viranomaisen taholta vakavasti.

**NYKYVIRANOMAISEMME PIHALLA KUIN LUMIUKOT** Liikenneturvallisuuksiemme kokkien paljous todistaa, ettei kenelläkään ole asia hanskassa. Tieliikenteemme vilisee hyvin erilaisia valoja aina heikkoista "saunatuikuista" vastaantulevien ajoneuvojen vaarallisiin, hyvin erivahvuisiin ja hyvin vapaavalintaisesti suunnattuihin valoihin ja aina tienlaidan myymälä- ja mainosvaloihin saakka. Viranomaisemme eivät ota vakavasti pimeänäön vaatimuksia.

Nopeusvalvontakameroiden, "peltipoliisien" salamavalot ovat liikenneturvallisuuksia murhaavia pimeällä. Itse ajoin umpisokeana ainakin kilometrin keskellä Vaajakoskea, kun yhtäkkiä pimeällä varoittamatta uuden peltipoliisin salama räjähti silmiini.

Jyväskylästä johtavan moottoritie päättyy Vaajakoskella liikenneympyrään. Sen voi sivuuttaa mutkan kautta oikealle Toivakka/Heinolaan kääntyvälle pääväylälle. Saman tien kun sain yöllä kuorma-auton, jota ajoin, kääntymään lähivaloilla mutkasta kohti Heinolaa, uusi peltipoliisi räjäytti salaman silmiini. Se sokaisi täysin. Tulipallo peitti koko näköalani. En nähnyt tien laittaa enkä uskaltanut edes sokaistuneena lähestyä sitä saati pysäköidä siihen.

Tulipallo pieneni pitkässä alamäessä, mutta en tohtinut pysäköidä tien reunaan kun en vielä nähnyt kunnolla enkä tiennyt oliko siinä (todennäköisesti) pysähtymiskielto. Jatkoin hitaasti puolisokeana kohti seuraavaa ylämäkeä. Vasta mäen päällä, noin 1,5 km sokaisevasta peltipolisista suuren ABC-aseman tasalla, tulipallo oli pienentynyt tennispalloksi keskellä näköä ja saatoin jatkaa ajoa kohti Heinolaa.



**Uudet peltipoliisit murhaavat salamavalollaan liikenneturvallisuuden. Poliisihallitus ihmettelee.**

Halusin tietää, kuka on asettanut näön räjäyttävän uuden peltipoliisin heti mutkan jälkeen, miten kaukaa se mittaa nopeuden räjähtääkseen silmille, mikä sen valovoima on ja montako kertaa se on välähtänyt uudesta lähtien. Ja kuka vastaa liikenneturvallisuutta vaarantavan peltipoliisin sijoituksesta.

Selvisi että paikallinen ELY-keskus on toimittanut kameran, Jyväskylän poliisimies on määrännyt paikan. Valotehosta ja mittaetäisyydestä ei ollut tietoa. Järkyttävän puhelurumban jälkeen Jyväskylän poliisi (jonka päivystys ei virka-aikanakaan neljästä yrityksestä vastannut puhelimeen) ei ollut tuntevinaan kuka oli määrännyt peltipoliisin paikan ja ohjasi Helsinkiin väärän "Lahtisen" puoleen. Poliisin liikenneturvallisuuskeskus vastasi vuorostaan neljän puhelun ja 20 minuutin jonotuksen ja kahden sähköpostin jälkeen yllättävästi: "Poliisihallitus on ottanut hoitaakseen uusiin kameroihin liittyvän tiedottamisen siihen, kunnes heidän tiedotustilaisuutensa asiasta on järjestetty." Jotta asia olisi vielä kummallisempi, Hufvudstadsbladet ja pieni raaseporilainen Västra Nyland -lehti julkaisivat perjantaina 1.11. uutisen: "Poliisi on perustanut valtakunnallisen kartan nopeusvalvontakameroiden sijainnista omaan käyttöön. Poliisi haluaa täydentää omaa karttaansa ja pyytää apua henkilöiltä, joilla on valvontavarustusta. Tavoitteena on saada mukaan enemmistö Suomen valvontakameroista poliisin karttadataan tehostamaan poliisin selvitystyötä."

Ovat liikenneturvallisuusasiat herttaisen sekaisin Suomessa (vrt. VTV liikenneturvallisuusraportti 5/2019). Vain onhan meillä Vihreä köyhyystutkija sisä- ja poliisiministerinä. Köyhyyttä riittää selvitettäväksi! Onko odotettavissa Suomessa yhdeltäkään liikenneturvallisuus-kokilta mitään autoilijoiden pimeänäköön ja turvallisuutta vaarantaviin pistevaloihinviittaavaa? Poliisihallituksen toimia odotellessa.