

Patologinen ylinopeushysteria, joka vaivaa suomalaisia liikennepäättäjiä, ei pelasta liikenneonnettomuuksilta. Eikä vie metriäkään lähemmäksi tavoiteltua nollavisiota. Valtaosa onnettomuuksista sattuu nopeusrajoitukset reilusti alittavissa nopeuksissa. Päättäjien syyllistämä väite, että "taustalla on ollut ylinopeus", on sentään pieni korjaus tähän astiseen "ylinopeus aiheutti onnettomuuden". Ylinopeus kun ei aiheuta ainuttakaan onnettomuutta. Sitä syvemmälle päättäjien ymmärrys vain ei yllä.

Johdonmukaisen, ennalta arvattavan ajotavan ratkaiseva merkitys on jäänyt suomalaisiltaliikennepäättäjiltä ja oikeusasteilta tajunnan ulkopuolelle. Se ei ole yleisavain nollavisioon, mutta se on yksi ratkaisevista tekijöistä.

Peräänajajan automaattinen syyllistäminen ilman vaihtoehtoa on levinnyt jopa poliisiin, oikeusasteista puhumattakaan. Käräjä- ja sitä korkeammassa oikeusistuimissa peräänajajan tuo- Logiikan puutteesta.tuomitseminen on helppo ja yksinkertainen ratkaisu. Oikeusmurhan mahdollisuutta ei tarvitse edes ajatella. Ennen oikeuslaitos oli viisaampi.

1960-luvulla Ruotsin Ljungbyhedin pitkillä suorilla naisautoilija teki yllättäen täysjarrutuksen aiheuttaen 12 auton peräänajosuman. "Halusin vain poimia ihania kukkia, joita näin tienposkessa" nainen selitti. Hän sai kovan rangaistuksen. Oikeus perusteli, että jokaisella autoilijalla liikenteessä pitää olla oikeus edellyttää, että jokainen toimii liikennetilanteessa johdonmukaisesti ja ennalta arvattavasti.

Helsingissä sattui pian Ljungbyhedin tapauksen jälkeen Hämeentiellä, että autoilija "MA" teki korttelin keskivälillä täysjarrutuksen. Hänen peräänsä törmäsi bussi ja sen perään neljä muuta autoa. "MA" oli nähnyt jalkakäytävän reunaan pysäköityjen autojen välissä vapaan pysäköintitilan, johon oli äkkiä päättänyt pyrkiä. "MA" tuomittiin lopulta syylliseksi KKO:n ennakkopäätöksellä. "Liikennevirrassa tulee voida luottaa siihen, että jokainen toimii johdonmukaisesti ja ennalta arvattavasti", KKO perusteli.

Tänä päivänä liikenteessä on paljon enemmän liikennepelaajia kuin 1960-luvulla. Se korostaa vaatimusta loogisesta toiminnasta, ennalta arvattavuudesta ja johdonmukaisuudesta jokaisen liikennepelaajan kohdalla onnettomuuksien välttämiseksi.

Autoilija joka moottoritielle pyrkiessään liittymäkaistan päässä äkkiä jarruttaa; joka etuajooikeutetulla tiellä tai liikenneympyrässä äkkiä jarruttaa päästääkseen oikealta kolmion takaa tulevan eteensä; joka liikennevaloista vihreän syttyessä kaasuttaa menemään iskeäkseen jarrut pohjaan risteyksessä antaakseen tietä jalkakäytävällä odottavalle jalankulkijalle; joka suojatien takaa lähtee rivakasti liikkeelle tehdäkseen suojatien ylitettyään risteyksessä täysjarrutuksen, aiheuttaen takaa tulevan törmäysken peräänsä, ei ole toiminut johdonmukaisesti ja ennalta arvattavasti.

Poliisi joka tulee selvittämään onnettomuutta, toteaa tänä päivänä silmääkään räpäyttämättä peräänajajalle: "No, myönnättehän syyllisyytenne. Kyllähän te tiedätte, että peräänajaja on syyllinen"! Poliisiopistossako sellaista opetetaan? Ja käräjäoikeudet, hovioikeudetkin, selviävät tänä päivänä helposti ja enempiä vaivautumatta päättämällä, että peräänajaja on aina syyllinen.

Poliisilta ja päättäjiltä pitäisi voida edellyttää enemmän liikennetuntemusta, mutta kun ei. Elämme aikaa, jossa kynäpyörittäjät, paperipinojen siirtäjät, kirjoituspöytävirkamiehet ja liikennepsykologit rakentavast teorioita ja päätelmiä ilman riittävää kokemusta jokapäiväisestä liikenteestä ja sen kirjoittamattomista laeista.

Olis kirveellä töitä.