



Saksassa kiinnitetään huomiota myös liikenneympäristön valoihin, jotka voivat vaarantaa liikenneturvallisuuksia. Suomessa tähän ei ole herätty. Kuvassa 300 m pitkän päätiesuoran päässä Suomessa sementtitehtaan ylikirkkaat pihavalot sokaisevat tehokkaasti niitä kohti ajavia. Sateen kasteleman tuulilasien takaa auton ajovalojen teho katoaa. Mahdollinen mustiin sadevaatteisiin pukeutunut jalankulkija ja valoton pyöräilijä ovat hengenvaarassa. Vastaantulevassa autossa pistävän valkoiset valot sokaisevat. Tiedätkö että ne aiheuttavat toimintahäiriön näkösoluille silmissäsi!

Uuden kameratolpan valkoinen salamavalo räjähtää sokaisevasti silmiisi. Se järkyttää silmiesi näkösoluja! Tiede todistaa tämän liikenneturvallisuuksiemme häikäisevän aukon.

Liikenneturvallisuuksudessa on jättimäinen ristiriita teorian ja käytännön välillä. Se on liikenteessä pimeään aikaan. Se koskee näkymistä ja näkemistä. Siitä seuraa eniten tuhoisia onnettomuuksia suhteessa ajosuoritteeseen.

Suomalainen ajaa eurooppalaisista eniten kilometrejä kaikkein pahimmissa keliolosuhteissa pimeällä.

Autojen valot ovat kehittyneet huimasti hehkulankapolttimien ”saunatuikuista”, häikäisevistä halogeeneista ja ksenoneista teholtaan jo valonheittimiltä tuntuviin ledeihin ja laservaloihin.

Kehitys on ohittanut keskivertoihmisen näkökyvyn.

Ihmisen näkökyky ei ole muuttunut. Se on yksilöllinen. Jopa silmäkohtainen: hyvä ja huono, liki kaukonäköinen, enemmän tai vähemmän häikäistyvä ja nopeammin tai hitaammin palautuva, enemmän tai vähemmän värejä ja kontrasteja näkevä, hyvällä tai huonommalla hämärä- ja pimeänäöllä. Yhteistä on näköominaisuuksien huononeminen kaihin edetessä iän myötä, usein paljon ennen ajokortin edellyttämää näöntarkastusta.

KYMMENIEN VALOJEN YÖAJO Se voittaa silmien suorituskyvyn.

Liikennevirrassa tulee yöllä vastaan yli 50:n vuoden ajo- ja lisävalojen koko kehityskaarilla kärjistyen uusimpiin ledeihin ja lasereihin. Nyppylän takaa nousee esille auto pistävän valkoisilla lähivaloilla kunnes sen keula kääntyy alaspäin helpottamaan sokaistuvaa

näköäsi. Vastaaan tulevassa liikennevirrassa hyökkää helminauhana vastaan linja-, kuorma- ja pakettiautoja, joilla ajovalojen lisäksi on 2-3 keulaan asennettua "apuvaloa" tai katon rajassa viisi tai kuusi yhtä vahvaa lisävaloa valaisten koko tienoon aurinkoakin kirkkaammin – sammuakseen kohdatessa lähivaloiksi joilla tienoo pimenee äkkiä hämärään.

Se on kovaa parhaillekin silmille.

Lääkäri totesi viime marraskuussa, kun uusin ajokorttini, näköni ylittävän kirkkaasti vaaditun tason ilman silmälaseja. Minulla on seitsemän vuotta vanhat silmälasit, joilla näen vielä paremmin. Käytän niitä ajaessani päivänvalossa. Yöllä en voi käyttää niitä. Ne synnyttävät tuulilasin kanssa - ja vielä pahemmin sadepisaroiden kasteleman tuulilasin kanssa tuhansia heijastuksia vastaantulevien valoista. Erityisesti vastaantulevista "valonheittimistä", jotka panevat tuulilasin vesipisarot kimaltelemaan kymmenkertaisesti silmänpohjiin saakka. Asiaa vielä pahentaa, että monessa autossa tuulilasi on naarmuuntunut, pyyhkijät vetävät vesiviiruja lasiin ja lasin sisäpinta on harmaan likakerroksen peitossa. Yhtä paha tilanne syntyy ajamalla autolla, jonka "saunatuikkujen" vahvistamiseksi on asennettu valoteholtaan 30 referenssin apukaukovoalo – tavallinen yhdistelmä 10 vuotta vanhemmissa autoissa. Kaukovalot avaavat ihanat näkymät yöhön taivaallisen kirkkaalla valolla. Vaihto saunatuikku-lähivaloille kadottaa näkyvyyden eteenpäin hetkeksi lähes kokonaan.

NIITÄ SANOTAAN SINISIKSI

Tieteellisesti valo luokitellaan aaltopituuden tai kelvinin mukaan väreihin. Pistävin, häikäisevin valkoinen sisältää yhä enemmän lyhytaaltoista violettiä ja sinistä valoa. Sen kirkas valokimppu näyttää pisimmälle, jopa yli 600 metriä, ja voi samalla valaista lähes koko tienoon. Osuessaan sumuun, pieniin vesipisarioihin tai lumihuutaleisiin, lyhytaaltainen valo "siroaa" eli hajaheijastuu takaisin moninkertaisesti sokaisevalla voimalla – sitä pahemmin mitä pienempiin pisarioihin tai lumihuutaleisiin osuu. Silloin sininen valon osuus lyö silmien eteen häikäisevän valkoisen "seinän". Myös kunnon sateella ja kevyemmässä lumisateessa se on äärimmäisen huono, vaarallinen tien näyttäjä. Autoilijoiden yleisesti kiittelemä "tehokas valo" muuttuu hetkessä hyvin vaaralliseksi.



Rallikilpailuissa ajetaan pahimmissakin oloissa. Silmälaseja käyttävä Timo Salonen (1) voitti MM-tittelin 1985 ensimmäisenä ranskalaisilla oranssilaseilla. Laseja käyttävät Jari-Matti Latvala (2) ja Thierry Neuville (3) käyttävät lumi-sade-sumuolojen mukaan erivärisiä oranssilaseja. Esa-Pekka Lappi (4)

kuuluu kasvavaan joukkoon ajajia, jotka eivät käytä laseja sivilissä, mutta parantavat kilpailuissa näkökykyä kelta-punaoranssilaseja.

VASTAANTULEVIEN VALOT YLITTÄVÄT LAIN SALLIMAN ENIMMÄISTEHON JOPA KOLMINKERTAISESTI

Ranskalaisissa autoissa oli 1960- ja 70-luvulla keltaiset valot. Ne tunkeutuivat sumun, sateen, lumisateen läpi niin paljon paremmin kuin valkoiset sinistä sisältämät valot, että niitä alettiin käyttää lisäkauko- ja sumuvaloina rallikilpailuissakin. 1960- ja 70-luvuilla sanottiin, että silmälasipäisestä ei voi tulla (poikkeuksena Ove Andersson Sylvia Österberg) huippuralliajajaa. Silmälasien heijastukset yöpikataipaleilla johtivat liian usein ulosajoihin.

Suomen ehkä kaikkien aikojen lahjakkain ralliajaja,
Timo ”Löysä” Salonen
, rallimaailmanmestari 1985, mursi taian. Hän oli Peugeotin MM-voittaja. Hän oli ensimmäinen, jonka silmillä nähtiin keltaisia ja oranssinvärisiä silmälasia. Ne auttoivat Salosta näkemään sumujen ja sateiden läpi kilpailijoita paremmin – ilmeisesti Ranskan autoteollisuuden keltaisista ajovaloista saaduilla kokemuksilla.

Jari-Matti Latvala

, 18 MM-rallin voittaja, 3 MM-hopeaa ja kaksi MM-pronssia saavuttanut, on käyttänyt silmälasissa oranssin eri sävyjä tähän päivään saakka. Belgialainen rallitaituri

Thierry Neuville

tunnetaan punaoranssilaseistaan. Suuri joukko rallihuippuja, jotka eivät käytä näköä korjaavia silmälasia ollenkaan, kilpailevat erityisolosuhteissa näön tarkkuutta parantavat värilasit silmillään.

Ratin takaa näkemisessä on liikenneturvallisuuden kannalta vielä paljon tutkimatonta, parannettavaa ja kehitettävää.

HALLITSEMATON VALOSIRKUS

Autojen valosuuntaus on usein ”ihan poskellaan” jo, kun ne tulevat uusina valmistajatehtaalta, TM:n testiautojen valojen mittaamiseen erikoistunut

Jari Pitkjärvi

toteaa. Se todetaan useimmin vasta neljä vuotta myöhemmin katsastuksessa.

Ajovalojen suuntaus tarkistetaan lakisääteisissä määräaikaikatsastuksissa ensin neljän, sitten kahden vuoden välein. Käytännössä pitkät tarkastusvälit ovat yhtä tyhjän kanssa kuin autoilijan näkö tarkastukset. Vaikka ajovalojen suuntaus on hyväksytty tänään, painavan kuorman väärä sijoitus, henkilöautossa esimerkiksi tavaratilaan, nostaa suuntauksen häikäisevän korkeaksi.



Viranomaisista poliisi on se, joka on päivittäin mukana katu- ja tieliikenteen kaikissa tilanteissa. Ei ole muuta tahoja, jonka pitäisi ymmärtää ja valvoa, ettei häikäisevät valot liikenneympäristössä vaaranna liikenneturvallisuutta. Valitettavasti ”Jussi Poliisi” ei ole koulutettu näkemisensä laajempaan ymmärtämiseen.

YRITÄ SITTEN NÄHDÄ TÄYSTUMMIIN PUKEUTUNUT JALANKULKIJA

Auton valokeilojen vahvuuden mittana käytetään teoreettista nk. referenssilukua. Ajovalojen yhteenlaskettu referenssiluku ei lain mukaan saa ylittää 100:aa. Referenssiluku on sitä korkeampi, mitä tiiviimpi valokeila on. Mitä pidempi kantama, sitä korkeampi referenssiluku. Yksittäisillä kaupan tarjoamilla lisävaloilla referenssiluku voi olla jopa 50. Kaukovaloja saa olla 2-5, raskaissa kuorma- ja linja-autoissa enintään 6. Omien perusvalojen lisäksi lisävaloja saa siten olla henkilöautoissa 3, raskaissa ajoneuvoissa 4. Ilman valvontaa ihminen hakee parasta, laista riippumatta. Henkilöautoihin asennetaan lisävaloja, joiden referenssiluku äkkiä on perusvalojen 2x20 referenssin lisäksi lisävalojen 3x50 eli yhteensä 190 referenssiä, raskaissa ajoneuvoissa omien 2x30 lisäksi lisävalojen 4x50 eli 260 referenssiä sallitun enimmäismäärän 100:n sijaan. Tämä on tieliikenteessä arkitodellisuutta.

On tullut aika säätää rajoja autonvalmistajien ja valontuottajien kehittämälle valonkoostumukselle!

Kuka niitä valvoo ja tarkastaa tien päällä? Käytännössä ei kukaan. Suomessa ei Liikkuvan poliisin lakkauttamisen jälkeen 2014 ole nähty valotarkastuksia nimeksikään.

Saksassa autojen jokavuotinen vapaaehtoinen ja ilmainen Licht Test, valotesti, tarjoaa

mahdollisuuden viedä ajoneuvo joka vuosi ilmaiseen tarkastukseen koko lokakuun ajan. Oletettavasti omistaja yrittää ennen testiä katsoa, että ajoneuvon valoissa ei ole selviä puutteita. Silti Licht Test lokakuussa 2019 summasi, että noin kuudesta miljoonasta tarkastetusta ajoneuvosta 28,8% todettiin jostain kohtaa viallisiksi. Huomautettavaa ja korjausvaatimuksia tuli ajovaloista joka viidennelle eli 20,3 prosentille. Takavalloissa virheitä oli 7,9 prosentilla. Kaikkiaan vuoden 2019 tulos merkitsi kuitenkin ”parannusta” vuoden 2018 tuloksesta, jolloin viallisia oli 32,6%.

Entä Suomessa? Vikaprocentti saattaisi ylittää 50:n.

27 VUOTTA ILMAN NÄÖNTARKASTUSTA

Jos on tieliikenne yhtä hallitsematonta valosirkusta, ajoneuvon kuljettajan näön hallinta ei ole pekkaa parempi. Ajat itsellesi kuormatai linja-auton ajokortin 18-vuotiaana, seuraavan kerran liikennenäkösi tarkistetaan 27 vuotta myöhemmin 45-vuotiaana. Mitä tahansa voi sattua silmillesi ja näöllesi 27 vuodessa. Vielä oudompi on tilanne henkilöautoilijan näkökyvyn osalta. Saat ajokortin 18-vuotiaana. Seuraavan kerran vaaditaan lääkärinlausuntoa myös näkökyvystä, kun korttia uusitaan 70-vuotiaana! 52 vuotta ilman näöntarkastusta. Revi siitä liikenneturvallisuutta tieliikenteen valosirkukseen!!

Näkeminen ja näkyminen muodostaa itse asiassa koko EU:n liikenneturvallisuudessa jättimäisen kartoittamattoman aukon selvitettäväksi. Siinä Suomelle tutkimuksen erikoismissio koko EU:lle!



Seppo Kolehmainen.

OMISTUSKIRJOITUS

Omistan oheisen kirjoituksen poliisihallitukselle, sen ylitarkastaja **Heikki Ihalaiselle**, liikenneturvallisuudesta vastaavalle

Dennis Pastersteinille □

ja Väyläviraston

Auli Forsbergille

, jotka vuosien varrella ovat todistaneet, etteivät liioin näkemisen ehdoista liikenteen arkitodellisuudesta hölkäsen pöläystä.

Myös turvallisuudesta päävastuun kantava LVM sekä aputekijät Traficom, Väylä, ELY-keskukset, Liikenneturva ja liikennevakuutusyhtiöt näyttävät olevan kokonaan ”pihalla” valojen, kehityksen ja näkemisen ehdoista.

Saattaisiko poliisiylijohtaja

Seppo Kolehmainen 

(kuvassa) lopultakin vaatia päättäjiä ajan tasalle liikenneturvallisuuteen ratkaisevasti vaikuttavassa valoja ja näkemisen ehtoja koskevassa asiassa.