

OLAVI LEMPINEN
MARTTI MERILINNA

VIIMEISET
KILOMETRIT



BAZAR

OLAVI LEMPINEN
MARTTI MERILINNA

***VIIMEISET
KILOMETRIT***

BAZAR



Bazar Kustannus

© Olavi Lempinen & Martti Merilinna ja Bazar Kustannus 2024

Bazar Kustannus on osa Werner Söderström Osakeyhtiötä.

ISBN 978-952-403-370-1

Taitto Jukka Iivarinen / Taittopalvelu Vitale

Painettu EU:ssa

Annelleni
- Olli

SISÄLLYS

LUKIJALLE.....	11
KIITOKSIA HEILLE KAIKILLE	15
LUKU I: MURHENÄYTELMIÄ, SURUA, TUTKIVIA LAUTAKUNTIA	17
Olavi Lempinen: Ne ensimmäiset	17
Kylmään säilölokeroon	22
Martti Merilinna: Miksi se meni näin?.....	25
Tästä se alkoi – mikä ihmeen tutkijalautakunta?	31
LUKU II: NE 40 JÄRKYTTÄVÄÄ TAPAUSTA	43
Viimeinen keikka.....	44
Kuoleman kosketus	49
Vain ikävä jäi	54
Miehuuskoe yöllisellä tiellä	63
Kolmas kerta toden sanoo.....	71
Ei ketään taustapeileissä	78
Ihmisille hyvä mieli.....	84
Virittämätön mopo kesäillassa	92
Juna numero kaksi.....	99

Viimeinen kilpailu.....	108
Kohti taivasta	118
Paloivat elävältä	125
Näyttämisen halu.....	132
Monen syyn summa – mitä nyt?!	142
– Aja sitten rauhallisesti... ..	148
Kuin ansaan ajaminen.....	156
Törmäys aurinkoon	164
Ei olisi pitänyt... ..	171
Leveälle ei mahtunutkaan.....	177
Nostava voima – mistä se tuli?.....	186
Ei vielä talvirenkaita.....	195
Tien vaarallisella puolella	200
Näkymätön kuolema.....	209
Kohtalona perävaunu.....	214
Ambulansseja vain eläville	224
Törmäysnopeus 35 km/h.....	232
Kilparadaksi tunnettu tie.....	239
Odotti turhaan	247
Minne näkyvyys katosi?.....	253
Tappava ajolinja	260
Murheellinen pikkujoulu.....	268
Kovin surullinen tapaus.....	274
Paavo-setä aamukävelyllä	282
Olisiko pitänyt varautua?.....	288
Kohtalon arpajaiset	296
Viimeinen matka kotiin.....	302
Katkesi kahtia.....	311
Ei vaatinut rangaistusta.....	317
Rekka pysyi pystyssä	324
Aamulla kouluun	333

LUKU III: PALJON ON TEHTY – JOTAIN OIKEINKIN	345
Autoilun aamunkoitto (1900–1919)	347
Järjestäytymisen aika (1920–1929)	350
Nopeudet vapaiksi (1930–1939)	358
Synkät vuodet (1940–1949)	365
Liikennevalot, kolmipisteturvavyöt (1950–1959)	370
Ensimmäiset nopeusrajoituskokeilut (1960–1969)	377
Kekkonen jyrähtää – alkaa tapahtua (1970–1979)	391
Kasinotalouden hullut vuodet (1980–1989)	405
Poliisijohto vastustaa – eduskunta jyrää (1990–1999)	413
Sääntöjä, pykäliä, määräyksiä (2000–2009)	425
Uusia kuljettajia ja kulkuneuvoja (2010–2019)	430
Valmistautumista tulevaan (2020–)	447
LUKU IV: NOLLAVISIO ON SUMEA	455
Liikennevalistukseen entistä enemmän näkyvyyttä	457
Taistelu rattijuoppoutta vastaan	458
Lääkärien ilmoituspakkoa tehostetaan	458
Liikenneitsemurhien torjunta tiedostetaan tärkeäksi	459
Nopeusrajoituksia kiristetään	460
Peltipoliiseilla edessään loistava tulevaisuus	461
Tienkäyttäjille jaettava täsmätieto lisääntyy	462
Autoilijat pysyvät enemmistönä	463
Tiestön ja liikenneympäristön parantaminen jatkuvasti nihkeää	464
Pakko ei kelpaa – miksi ei?	465
Visio ei toteudu itsestään	466
SAVOCA, SISILIA, HELMIKUU 2024	469
KÄYTETTYJÄ LÄHTEITÄ	475

LUKIJALLE

Liikenneturvallisuutta voidaan mitata erilaisilla mittareilla, esimerkiksi liikenneonnettomuuksien tai niissä loukkaantuneiden lukumäärällä. Molemmista voidaan esittää vain arvioita. Onnettomuuksista tehdyt vakuutusilmoitukset kertovat jotain, mutta tarkkaa kuvaa on vaikea saada. Kaikkia onnettomuuksia ei ilmoiteta vakuutusyhtiöille, ja poliisilla on vielä paljon vajavaisemmat tiedot, jotka näyttävät vuosi vuodelta vain entistä suppeammilta.

Liikenneonnettomuudessa loukkaantuminen on käsitteenä moniselitteinen. Sillä tarkoitetaan, että henkilö on onnettomuudessa saanut hoitoa vaativia vammoja, pelkät mustelmat ja naarmut eivät riitä. Rajanveto on hankalaa. Kaiken lisäksi loukkaantumisista tulee hyvin epämääräisesti tietoa viranomaisille. Näin ollen tilastoihin kirjatut tapaukset eivät kerro koko totuutta.

Kaikkein oikeimman mutta samalla ikävimmän kuvan tilanteesta saa onnettomuuksissa kuolleiden määrästä. Se tiedetään hyvinkin tarkasti, ja sen perusteella – niin makaaberia kuin se onkin – liikenneturvallisuuden kehitystä on paras arvioida. Ihminen katsotaan onnettomuudessa kuolleeksi, jos

hän menehtyy vammoihinsa viimeistään 30 vuorokauden kuluessa onnettomuuden tapahtumisesta.

Autot ja moottoripyörät alkoivat ilmestyä Suomeen viime vuosisadan alussa. Siitä lähtien tieliikenteen onnettomuuksissa on maassamme kuollut yhteensä noin 45 000 ihmistä. Ani harva meistä tiedostaa, että luku on noin valtava.

Liikenneonnettomuudet koettiin suureksi ongelmaksi jo kauan sitten ja työtä tilanteen parantamiseksi on tehty pitkään. Tuloksiakin on syntynyt. Tieliikenteen mustimpana vuotena 1972 kuoli 1156 ihmistä, mutta 1980-luvun puoliväliin mentäessä luku oli onnistuttu puristamaan puoleen. Seuraavaan puolitukseen päästiin vasta 2010. Vuonna 2022 liikennekuolemien määrä putosi ensimmäistä kertaa alle kahdensadan. Nyt Suomen tavoite on vastata Euroopan unionin asettamaan visioon ja vähentää liikennekuolemien määrää nollaan vuoteen 2050 mennessä.

Tässä kirjassa keskitytään liikennekuolemiin, niiden syihin ja taustoihin. Olennaisena lähdeaineistona on käytetty kuolemankolareiden tutkijalautakuntien tuottamaa ainutlaatuista tietoa. Laajasta arkistosta on poimittu koskettavia esimerkkejä, ja kerrotaan, kuinka onnettomuudet tapahtuivat.

Kyseiset onnettomuuskuvaukset ovat tämän kirjan tekijöiden, Olavi Lempisen ja Martti Merilinnan, kirjoittamina aikanaan julkaistu *Tekniikan Maailma* -lehden artikkelisarjassa ”Tutkijalautakuntaa tarvittiin”. Osallisten nimet on muutettu, mutta onnettomuuksien kulussa on pysytty siinä, mitä tutkintaraporttiin on kirjoitettu. Kerrontaa on joissakin kohdissa elävöitetty fiktiivisin keinoin, jotka eivät kuitenkaan muuta tapahtumaa koskevia tosiasioita. Eräissä tapauksissa, joiden taustoista on ollut vaikea saada tietoa, onnettomuuteen

johtaneiden tapahtumien kuvaus on kuvitteellinen, mutta käytettävissä olleen aineiston valossa täysin realistinen.

Artikkelisarjasta kirjoittajille on myönnetty Liikenneturvan tiedotuspalkinto liikenneturvallisuuden parantamista edistävästä tiedotustoiminnasta. Palkinnon myöntämisperusteena pidettiin eläytyvää ja informatiivista tapaa havainnollistaa onnettomuuksia ja siten saada lukijat omakohtaisesti tiedostamaan erilaisiin liikennetilanteisiin liittyviä vaaroja.

Jokaisessa kirjassa kuvatussa onnettomuudessa on kuollut vähintään yksi ihminen. Tapaukset ovat järkyttäviä. Tämä kirja on tarkoitettu niille, jotka haluavat oppia ymmärtämään liikenteen riskejä entistä paremmin. Uskomme, että sitä kautta kirja myös omalta osaltaan kehittää liikennettä turvallisempaan suuntaan.

Mukana on myös lyhyt historiakatsaus kaikesta siitä, mitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi on tehty. On mielenkiintoista nähdä, miten eri aloilla otetut askeleet nivoutuvat ajallisesti toisiinsa saaden aikaan ehkä jopa odottamatonta yhteisvaikutusta. Sellaisiakin päätöksiä on tapahtunut, jotka eivät ole vieneet asioita parempaan suuntaan, vaan hidastaneet kehitystä.

KIITOKSIA HEILLE KAIKILLE

Kuten edellä todettiin, tätä kirjaa ei olisi voitu kirjoittaa ilman noita traagisia onnettomuuksia. Niitä on yhteensä 40. Kirjaa ei olisi voitu kirjoittaa myöskään ilman noita tapahtumia tutkineita asiantuntijoita. Olemme kirjaa tehdessämme saaneet arvokasta apua usealta eri henkilöltä, joita kaikkia emme pysty erikseen kiittämään.

Erityiset kiitokset ansaitsevat Onnettomuustietoinstituutin liikenneturvallisuusjohtaja Kalle Parkkari sekä liikenneturvallisuuspäällikkö Esa Rätty. Ilman heiltä saamiamme tietoja jotain tärkeää olisi jäänyt puuttumaan tästä teoksesta. Auton ja tien museo Mobilian tietopalveluasiantuntija Eve Juhkam on yhtä lailla auttanut meitä merkittävästi vanhojen säädöstekstien etsinnässä. Kiitokset myös dipl.ins. Jari Ikä-selle, joka toimitti meille mielenkiintoista tutkimusaineistoa automaattisesta nopeusvalvonnasta. Samoin olemme kiitoksen velkaa diplomi-insinööreille Teuvo Puttonen ja Seppo Sainio. He molemmat työskentelivät avainpaikoilla silloin, kun Suomen liikenneturvallisuuskehitystä saatiin ratkaisevasti käännettyä parempaan suuntaan. Näiden asioiden palauttaminen muistiimme toi tekstiin tärkeitä yksityiskohtia,

ja merkittävän panoksen tämän kirjan syntymiseen on antanut myös Liikkuvan poliisin eläkkeellä oleva ylikomisario Sven-Olof Hassel omilla muisteluillaan.

Käsikirjoituksen etenemistä koko ajan seuranneen Anne Kostamon havainnot ovat ohjanneet tekstiä merkittäväällä tavalla kansanomaisiin ilmaisuihin.

Kiitokset myös Stiina Lertolle käsikirjoituksen tekstin täsmennyksistä.

Reijo Telarannan ammattimainen osaaminen on koko ajan ollut työn taustalla.

Kustannustoimittaja Jukka Hartikaisen niin asialliset kuin kielellisetkin havainnot jämäköittivät tekstiä käsikirjoituksen viimeistelyssä.

Hannu Ahonen tarjosi keväällä 2024 fantastisessa vuoristo-piilopaikassaan Sisiliassa meille erinomaiset puitteet käsikirjoituksen viimeistelyyn. Myös Hannun monet vinkit tekstin parantamiseksi olivat hyvin tarpeellisia.

Valitettavasti kirjan valmistumista edesauttaneista henkilöistä Anne Kostamo ja Hannu Ahonen eivät enää ole joukossamme. Kohtalo vaikean sairauden muodossa päätti kummankin osalta niin.

Näissä kirjan kuvaamissa murheellisissa tapahtumissa menehtyneet ovat kaiken oppimisen ulkopuolella. Me kirjan kirjoittajat toivomme lukijoiden ja heidän lähipiirinsä ymmärtävän jotain sellaista, josta 61 ihmistä ovat maksaneet hengellään.

LUKU I

MURHENÄYTELMIÄ, SURUA, TUTKIVIA LAUTAKUNTIA

OLAVI LEMPINEN: NE ENSIMMÄISET

Kun isä nousi kuorma-auton ohjaamosta, hän kielsi minua seuraamasta. Isä käveli muita kuolleen ympärillä seisovia miehiä kohti. Menin hänen perässään. Olin 12-vuotias – voin olla ollut vuoden vanhempikin – en muista, siitä on jo niin kauan, mutta selällään pellolla makaavan kasvot muistan. Ne olivat pölyssä ja miehen tukka oli viistosti vasemmalla, ikään kuin parturi olisi sen sinne kammannut. Miehen toinen silmä oli kiinni, toinen puoliksi auki.

Sen piti olla vain ruokatunnin aikana kaupassa käynti. Kuljettaja oli halunnut näyttää osaamistaan niin ohjaamossa olleille kuin lavalla istuvillekin. Nopeutta oli kaarteessa ollut liian paljon, auto suistui tieltä ja kaatui.

Pellolla maannut oli kuin nukkuva; ei verta eikä näkyviä vammoja.

*

Seuraavan kuolleen kohtasin vuosia myöhemmin, nuorena konstaapelina. Oli pimeää. Kaksi linja-autoa oli osunut keulat vastakkain mäennotkossa olevassa kaarteessa. Keli oli liukas. Ajo-radalla makaavat ihmiset erottuivat myttyinä jäisen ajoradan pinnassa.

Miten he olivat tulleet ulos linja-autosta? Loukkaantuneet huusivat apua. He luulivat poliisiautoja ambulansseiksi. Poliisiautoissa oli silloin punaiset hälytysvalot, joiden kiilat välähtelivät niiden osuessa tien vieren mustilta näyttäviin puihin.

Kävelin Dynalite-lamppu kädessäni bussin etuosaa kohti, enkä nähnyt sellaista kuin olin poikasena nähnyt pellolla. Toisen linja-auton rikkoontuneesta tuulilasista roikkui liikumaton ihmisen käsi. Kuljettajan yläosa retkotti osittain auton ulkopuolella. Ihmisten avunhuutoja kuului ympäriltäni. Missä olivat toiset poliisit, kokeneet partiomiehet?

Loukkaantuneiden voihkivia ääniä kuului pimeydestä. Heitä oli myös linja-autojen sisällä. Tiesin, että jotakin pitäisi tehdä, mutta en ymmärtänyt mitä.

Siinä tilanteessa minusta ei ollut poliisitehtäviin. Kun runsaan parin tunnin päästä lähdimme pois paikalta, partiota johtanut ylikonstaapeli kääntyi puoleeni ja totesi, että ”et vissiin ole ennen ollut kuolemankolaripaikalla?”

*

Mutta ihminen turtuu kokemusten myötä. Koska harrastin valokuvausta, minulla oli aina kamera mukana myös töissä. Tuohon aikaan ei tietenkään ollut kännyköitä. Jouduin

monelle kuolemankolari paikalle pelkästään siksi, että minua tarvittiin kuvaajana.

Pimeässä kuvien ottaminen oli joskus vaikeaa, kuten tilanteessa, jossa taksi oli lähtenyt yöllä sivuluisuun mustalla jäällä. Vastaantulija törmäsi sen kylkeen. Ruumiita makasi pitkin tietä.

Juuri vihitty aviopari oli menossa Tarvon moottoritiellä liukkaalla kelillä Helsingin satamaan. Häämatkan piti alkaa. Auto karkasi kuljettajan käsistä ja syöksyi yli moottoritien keskiosan, jolloin vastaantuleva taksi osui sen kylkeen. Kaikki kolme henkilöä kuolivat. Taksi-Volvon ohjaamo säilyi niin hyvin, että kuljettaja olisi todennäköisesti jäänyt henkiin, jos olisi käyttänyt turvavyötä. Nyt hän makasi liikkumattomana vasten ohjauspyörää.

*

Kun kärkikolmion takaa valtatielle tullut kymppipyöräisen sora-auton kuljettaja vastasi kysymykseeni, miksei hän väistänyt, olin menettää malttini. Olin kuvitellut hänen selittävän, ettei jostakin syystä huomannut päätietä lähestyvää henkilöautoa, mutta ei. Väistämissuunnasta vauhdilla tullut kuorma-auton kuljettaja kertoi luulleensa päätietä ajavan jarruttavan.

Toisen ruumiin irrottaminen vainajaa kunnioittaen kesti, sillä auton etuosa oli puolittain kuorma-auton alla. Lapsille olisi mentävä kertomaan, etteivät isä ja äiti tulisi enää koskaan kotiin.

*

Painajaismaisoin kohtaamani kuolemanonnettomuus oli pienen pojan jääminen kuorma-auton alle valtatieta ylittäessään.

Hän oli menossa kaverinsa luo, eikä voinut käyttää valtatie alikulkutunnelia, koska se oli veden vallassa. Tielaitos ja Vantaan kaupunki kinastelivat, kummalle veden poistaminen kuului.

Pieni mytty lojui maantien vieressä, kun joku oli vetänyt jotain kangasta lapsen päälle. Kasvot olivat säilyneet ehjinä, mutta isku oli repinyt takaraivon. Peitteen toisesta päästä näkyivät sukkiensa peittämät pienet jalat. Sitten tulivat lokit. Taivoittelin jo pistooliani, mutta partiota johtanut ylikonstaapeli sai minut järkiini.

Seuraavan päivän *Ilta-Sanomissa* Kaj-pojan isä kirjoitti sydäntä riipaisevan muistokirjoituksen otsikolla ”Vaikka teelusikalla olisin poistanut veden”. Minäkin olisin poistanut.

*

Autokoulunopettajakurssin suorittamisen jälkeen päätin hankkia oman moottoripyörän. Niitä oli minulla nuorukaisena ollut useita. Saavuin taajamaan. Toinen motoristi oli ajanut takanani useita kilometrejä. Pysähdyin hetkeksi linja-autopysäkillä säätääkseni peilin paremmin. Siinä ei puolta minuuttia enemmän mennyt. Takanani ajanut meni ohi. Lähdin liikkeelle. Näköyhteys oli katkennut. Vajaan kilometrin päässä näin hänet jälleen. Motoristi makasi raajat luonnottomassa asennossa linja-auton keulan edessä ajoradalla. Vastakkaisesta suunnasta tullut bussin kuljettaja oli kääntynyt vasemmalle suoraan moottoripyöräilijän eteen. Takanani hetki sitten ajanut oli kuollut. Hetki sitten minä olin ajanut hänen edellään...

Töissä olevat poliisit saapuivat nopeasti paikalle.

Olin useita vuosia kirjoittanut nimimerkillä ensin *Viikkosanomiin*, sitten *Uuteen Maailmaan* ja *Apu-lehteen*. Kirjoitin

liikennepalstalle pienen artikkelin, jonka otsikon lainasin mukailen kersantti Urho Hietasen kuolemaa Tuntematon sotilas -kirjassa: ”Motoristi oli tavallisen suruton poika”.

*

Istuin Helsingissä Helsinginkadulla seisovan siviilimallisen poliisiauton takapenkillä. Odotimme ruuhkassa pääsyä Mannerheimintien yli. Oikeanpuoleisella jalkakäytävällä käveli nainen samaan suuntaan. Yhtäkkiä naisen takaa pitkin jalkakäytävää tuli auto. Nainen lensi korkealle ilmaan. Auto ehti juuri alta pois ennen kuin nainen iskeytyi pää edellä asfalttiin. Hän kuoli välittömästi. Huumeessa ollut autoilija luuli autoamme taksiksi ja alkoi rähjäämään, ettei ollut tilannut sellaista.

*

Mikkeli–Heinola-valtatiellä tien ylitystä yrittäneen nuorukaisen saappaat lojuivat pientareella. Pimeässä illassa läheisen huoltoaseman pihasta tunki tajuntaani Katri Helenan laulun sanoja: ”Lepää siinä vierellän...”

*

Mäntsälästä muutama kilometri Helsingin suuntaan oli henkilöauton jäännökset juuri saatu irrotettua rekan keulasta. Kuolleen nuorukaisen toinen silmä oli auki. Autossa oli ilta-päivälehti, jonka pääuutinen kertoi melkein samassa paikassa tapahtuneesta henkilöauton törmäyksestä päin vastaantullutta rekkaa pari päivää aikaisemmin. Paljastui, että nyt kuollut oli ollut aikaisemmin kuolleen paras kaveri, sydänystävä...

KUN MATKA PÄÄTTYY KUOLEMAAN

Suomen itsenäisyyden ajan tieliikenne on vaatinut noin 45 000 kuolonuhria. Näitä kuolemankolareita selvittävät paitsi poliisit myös erityiset tutkijalautakunnat, joissa on myös tie- ja liikennetekniikan, autotekniikan, käyttäytymistieteiden ja lääketieteen asiantuntijoita.

Viimeiset kilometrit kertoo tutkijalautakuntien tutkimista onnettomuuksista sellaisina kuin ne tapahtuivat, kolaria edeltävien tapahtumien kuvausta ja taustaa unohtamatta. Mukana on 40 eri vuosikymmeninä tapahtunutta kuolemankolaria, jotka voisivat tapahtua vielä tänäkin päivänä autojen teknisestä kehityksestä huolimatta. Osa onnettomuuskuvauksista on julkaistu Olavi Lempisen ja Martti Merilinnan kirjoittamassa ja Tekniikan Maailma-lehden julkaisemassa palkitussa artikkelisarjassa ”Tutkijalautakuntaa tarvittiin”. Ne ovat karu muistutus liikenteen riskeistä, jotka jokaisen autoilevan tulisi tiedostaa.

ISBN 978-952-403-370-1
69.62

WWW.BAZARKUSTANNUS.FI



9 789524 033701