LIIKENNE

Viime vuosina 15–17-vuotiaiden nuorten osuus tieliikennekuolemista on ollut Suomessa Euroopan suurin. **TOIMITUSJOHTAJA ANNA-LIISA TARVAINEN, LIIKENNETURVA**

Kalliin auton ostajalla kiire

Uutta autoa harkitsevan kannattaa pitää kiirettä, sillä suuri osa autoista kallistuu huhtikuussa. Veronkiristys kirpaisee etenkin kalliiden ja suuripäästöisten autojen ostajia.

JARMO PALOKALLIO

Ladattava Toyota Prius on yksi harvoista autoverouudistuksesta hyötyvistä ajoneuvoista. Useimmat käyttöautot kallistuvat huhtikuun alusta sadoilla tai tuhansilla euroilla.

Seuraava vähäpäästöisyyttä suosiva autoveromuutos astuu voimaan huhtikuun alusta. Se kallistaa tavallisia käyttöautoja joillain sadoilla euroilla. Kalliit ja suuripäästöiset autot kallistuvat tuhansilla euroilla, joten niiden ostajilla pitää kiirettä.

Kiristyvän autoveron välttää, jos uusi auto ehtii rekisteriin ennen huhtikuun alkua. Vastaavasti todella vähäpäästöisen auton ostajan kannattaa viivyttää autonsa hankintaa huhtikuulle. Silloin auton voi saada muutamaa satasta nykyistä halvemmalla.

Kuluttaja hämmentyy

Kuluttajaa hämmentää tarjolla olevien moottorityyppien ja polttoaineiden runsaus. Ennen riitti valinta bensan ja dieselin välillä. Nyt niiden rinnalle ovat nousseet erilaiset flexifuel-, kaasu-, hybridi- ja sähköautovaihtoehdot.

Osa kuluttajista on pettynyt liikenteen verotuksen nykivyyteen. He siirtyivät muutama vuosi sitten ympäristöystävällisenä pidettyyn dieselautoon. Vuoden vaihteessa polttoaineveron korotus nosti dieselin hinnan bensan tasolle.

Sitä valtio kompensoi käyttövoimaveron alennuksella, mutta se tuppaa tankkaustilanteessa unohtumaan. Eikä se ole kaikille sama.

Hyötyjiäkin on. Käyttövoimaveron pudotus hyödyttää vähän ajavia dieselauton omistajia. Tähän asti heidän dieselautoilunsa on vastaavasti ollut suhteettoman kallista.

Paljon ajavat kärsivät dieselin kallistumisesta eniten. Siinä ei auta edes dieselauton pieni kulutus. Toisaalta dieselauto on edelleen paras vaihtoehto niille, joille kertyy paljon pitkää maantieajoa.

Dieselauton etuna on pienen ja tasaisen kulutuksen lisäksi se, että siihen sopii myös biodiesel ilman muutostarvetta.

Bensa-autot tulevat takaisin

Dieselautojen myynti nousi välillä puoleen kaikista. Sen jälkeen bensiinikäyttöiset autot ovat vallanneet valta-asemansa takaisin. Niiden kulutus on painunut alas uskomattoman nopeasti.

Suomen Fordin toimitusjohtaja **Hannu Pärssinen** kertoo autojen päästöjen putoavan niin nopeasti, että verottaja ei tahdo pysyä perässä. Huhtikuussa tapahtuva autoveronmuutos osoittaa, että verottaja kuitenkin tekee parhaansa, joten kisa ei ole vielä ohi.

Perinteinen bensa-auto sopii tavalliseen arkikäyttöön. Auton kulutus on kiinni ajotavasta. Jos kilometrejä kertyy enemmän, silloin vaihtoehtona on diesel.

Flexifuel-koneella varustettu bensa-auto toimii myös etanolibensalla. Jos se valmistetaan jätteistä, auton kasvihuonekaasujen päästöt jäävät hyvin pieniksi.

Hybridit ja sähkö kaupunkiin

Hybridiauto hyödyntää jarrutusenergiaa. Sen kulutus kaupunkiajossa pysyy hyvin kurissa. Maantieajossa hybridiauton edut jäävät vähäisiksi.

Uutta tekniikkaa edustavat ladattavat hybridit, joiden toimintasäde sähköllä kasvaa koko ajan. Niiden yleistymistä jarruttaa kallis hankintahinta.

”Uskon, että hybridit lyövät nyt itsensä läpi. Veromuutos suosii niitä, se parantaa niiden suhteellista asemaa”, kertoo toimitusjohtaja **Mika Elojärvi** Suomen Toyotalta.

Veromuutoksen kärsijöiksi Elojärvi nostaa pienyrittäjät, jotka käyttävät pakettiautoja. Hän arvelee, että esimerkiksi tuotannosta poistuneen Hiacen viimeiset 800 autoa yritetään saada rekisteriin ennen huhtikuun alkua.

Sähköautot lyhyille väleille

Varsinaiset sähköautot sopivat lyhyehköön päivittäiskäyttöön. Niiden toimintasäde talviajossa jää turhan lyhyeksi, joten ne eivät yleensä sovellu perheen ainoaksi autoksi.

Ellei sitten halua elämään jännitystä.

Tarjolla on myös kaasuautoja, mutta ne ovat jääneet harvinaisiksi. Periaatteessa sellainen sopisi maatilalle, jolla auton käyttämä metaani voitaisiin valmistaa itse.

JARMO PALOKALLIO

KOMMENTTI

Verotus vaarantaa päästötavoitteet

Valtion rahapulasta johtuva autoveron kiristys vaarantaa päästöjen vähennystavoitteet. Suomen autokanta on Euroopan vanhimpia, eikä uusien autojen hintojen nousu sitä nuorenna.

Veromuutosta markkinoidaan ympäristöperusteisena. Totta onkin, että kaikkein vähäpäästöisimpien autojen hintoihin tehdään kosmeettinen kevennys.

Valtion rahantarpeesta johtuen varsinaisten käyttöautojen verotus kiristyy. Se jarruttaa autokannan uusimista ja päästöjen vähenemistä.

Veromuutoksesta hyötyvät autot, joiden hiilidioksidipäästöt jäävät alle 110 gramman. Niiden osuus uusien autojen myynnistä on häviävän pieni, noin prosentin luokkaa, joten niiden vaikutus liikenteen päästöihin jää vaatimattomaksi.

Valtion kassatulojen kannalta autoveron kiristys on ongelmallinen, sillä sen vaikutuksia autokaupan vilkkauteen on vaikea arvioida. Jos kiristys käy liikaa kansalaisten kukkarolle, autokauppa hyytyy ja kaivatut verotulot jäävät saamatta.

JARMO PALOKALLIO

Autokaupan kasvu jatkui

Autokaupan kasvu jatkui viime vuonna tasaisena. Uusia henkilöautoja rekisteröitiin 126 123 kappaletta.

Tälle vuodelle autokauppiaiden odotukset ovat varovaisen myönteiset.

Henkilöautojen myynti kasvoi viime vuonna lähes 13 prosenttia. Parhaiten myi Volkswagen. Kärkimerkeistä asemiaan parantelivat myös Ford, Volvo, Nissan, Audi, Kia, Opel ja Hyundai.

Toyotan myynnin takertelu selittyy ainakin osin Japanin tsunamista johtuneilla toimitusvaikeuksilla.

Automallien ykköspaikan nappasi Škoda Octavia. Eniten kymppikärjessä myyntiään kasvattivat VW Passat ja Ford Focus.

Uusia pakettiautoja rekisteröitiin 14 491 kappaletta ja kasvua edellisvuoteen kirjattiin lähes kolmannes.

Myös kuorma-autokauppa sujui edellisvuotta paremmin. Kuorma-autoja ensirekisteröitiin 3 413 kappaletta ja kasvua edellisvuoteen kertyi vajaa viidennes.

MT

Rattijuoppo uusii tekonsa

Rattijuopoilla on tapana palata rattiin päihtyneenä. Kahdeksan suomalaista kymmenestä haluaisi koventaa rattijuoppojen rangaistuksia.

Liikenneturvan mielestä rattijuopumukseen on haettava ratkaisuja useilla keinoilla. Rattijuopumuksen uusimista voisi estää muun muassa alkolukon käyttöpakolla.

Tuoreen kyselyn mukaan etenkin naiset haluavat rattijuopoille nykyistä kovempia rangaistuksia.

”Kyselytulos kertoo rattijuopumusta paheksuvasta ilmapiiristä. Kielteinen suhtautuminen alkoholiin liikenteessä tukee raittiutta, mutta ei pidä rattijuoppoja irti ratista”, Liikenneturvan toimitusjohtaja **Anna-Liisa Tarvainen** toteaa.

Rattijuoppojen pakkohoitoon ohjauksen sijaan Liikenneturva toivoo ripeää etenemistä alkolukon käytön lisäämisessä rattijuopumuksen seuraamuksena sekä vapaaehtoisessa käytössä ja osana ammattiliikennettä.

”Kun päätös tarttua rattiin tehdään humalassa, alkolukko pitää ajoneuvon turvallisesti pois liikenteestä”, Tarvainen sanoo.

”Rattijuopot ovat usein tavallisia suomalaisia, joilla kuitenkin on alkoholiongelma. Siksi rattijuopumusongelmaa ei korjata vain liikenteeseen kohdistuvilla toimenpiteillä.”

Liikenneturva on jo vuosia kannattanut rattijuopumuksen promillerajan laskemista. Tarkkaavaisuus heikkenee ja arviointivirheitä ilmenee jo pienillä alkoholipitoisuuksilla.

Auto valtiolle

Lainsäädäntö mahdollistaa myös rattijuopon auton tuomitsemista valtiolle menetetyksi. Menettelyä on kuitenkin käytetty varsin vähän.

”Rattijuoppo on tutkimusten mukaan tyypillisesti liikkeellä nimenomaan omalla autollaan, joten auton menetystä voisi ainakin tältä osin käyttää useammin”, Tarvainen toteaa.

Poliisin tietoon tulee yli 21 000 rattijuopumustapausta vuosittain. Iso osa rattijuopumuksen syyllistyneistä uusii rikoksen.

Uusimiselle on nähtävissä selviä ennusmerkkejä. Törkeään rattijuopumukseen syyllistyminen lisää uusimisen riskiä moninkertaiseksi alempiin promillemäärin verrattuna.

Ensikertalaisista yksi kymmenestä puhaltaa yli törkeän 1,2 promillen rajan.

JARMO PALOKALLIO

FAKTAT

Miesten ongelma

Poliisin tietoon tulee 21 000 rattijuopumusta vuodessa. Tyypillinen rattijuoppo on 40–50 -vuotias mies. Joka kymmenes rattijuoppo on ammattikuljettaja ja muillakin on yleensä työpaikka.

Rattijuoppo ajaa omalla autolla. Ajokilometrejä kertyy vuodessa keskimääräistä enemmän.

Kiinni jäänti tapahtuu joko meno- tai paluumatkalla kotiin, joka viides on menossa töihin.

Rattijuoppo on osallisena noin 80 kuolemaan ja 960 loukkaantumiseen johtaneessa onnettomuudessa vuosittain.

Rattijuopumustapauksissa vahingoittuu paljon nuoria. Kuolleista vajaa kolmannes ja loukkaantuneista 40 prosenttia on 15–24-vuotiaita.

Mercedes-Benzin B-sarja tähtää perheautoksi

Mercedes-Benzin uudistunut B-sarja hakee asiakkaita perheautojen luokasta. Tarjolla on näpsäkkä, jossain määrin katumaasturimainen menopeli.

Paketti on periaatteessa hyvin kasassa. B-sarjan muotoilu miellyttää niitäkin, jotka perinteisiä Mersuja vierastavat. Varustelussa löytyy ja tilatkin toimivat perhekäytössä.

Maaseudun Tulevaisuuden koeajojakso B-Mersulla osui joulunajan pahimpiin myrskyihin. Niistä B-Mersu ei pitänyt. Raivoisa tuuli otti korkeakoppaisesta autosta koppeja niin, että kuskin oli tehtävä korjaavia ohjausliikkeitä.

Monitoiminen kokonaisuus

Hallintalaitteissa Mersu on pitkään pitänyt kiinni ratin vasemmalla puolella olevasta monitoimiviiksestä, johon tottuminen vie aikaa. Nyt se on tuotu lähemmäksi tavanomaista.

Suuri osa toiminnoista on silti edelleen yhden viiksen varassa.

Se on ihan toimiva ratkaisu ainakin huippuvarustelluissa malleissa. Silloin automatiikka huolehtii tuulilasin pyyhkimisestä ja valojen vaihdosta. Kuski voi keskittyä pelkkään ajamiseen.

Varustelussa löytyy ja tilatkin toimivat perhekäytössä.

Etenkin uutta tekniikkaa edustava valoautomatiikka on tervetullut lisä. Sen ansiosta valoa on aina tarjolla maksimimäärä.

Myös kuolleen kulman varoitin on oiva apuväline. Siihen tosin saattaa oppia luottamaan liikaakin, eikä päätä muista enää kääntää riittävästi sellaisessa autossa, josta se puuttuu.

Kova kilpailu näkyy auton muhkeassa varustuksessa. Vakiona ovat muun muassa start/stop-järjestelmä sekä rengaspaineita ja kuljettajan vireystilaa valvovat järjestelmät.

Auto kehottaa kuskia kahville

Vireysvalvonta tuntuu toimivan, sillä kahvikuppikehotusta oli vaikea välttää parinsadan kilometrin ajorupeaman jälkeen. Auto tekee päätelmänsä kuljettajan ajokäyttäytymisen perusteella.

Turvatekniikan huippua on tutkan ja jarrujen yhteistoiminaan perustuva järjestelmä, joka varoittaa törmäysvaarasta ja avustaa jarrutuksessa.

B-sarjan konepellin alle on aluksi tarjolla kaksi turboahdettua 1,6-litraisesta bensiinimoottoria. Dieselvaihtoehtona on 1,8 litran turbokone.

Talviajossa auto vei 7,6 litraa bensaa sadalla kilometrillä.

JARMO PALOKALLIO

JARMO PALOKALLIO

B-sarjan Mersuun saa huipputekniikkaa, kuten älykkäät ajovalot, törmäysvaroittimen ja kuljettajan vireystilan valvonnan.

FAKTAT

B180 BE

Moottori 1,595
Teho 90 kW
Vääntö 200 Nm
Tavaratila 486 l
Kulutus 5,9 l/100 km
CO2-päästöt 138 g/km
Hinta 30 720 e

Nuoret törttöilevät edelleen liikenteessä

Nuorten liikennekäyttäytyminen paranee hitaasti. Asenneviasta kertoo, että muualla Euroopassa nuorten liikennekuolemat on saatu vähenemään nopeasti.

Kymmenen vuoden aikana nuorten tieliikennekuolemat ovat vähentyneet Suomessa keskimäärin 3,4 prosenttia vuodessa.

Muissa Euroopan maissa turvallisuustahti on ollut tuplasti ripeämpää.

Erityisesti 15–17-vuotiaiden liikenneturvallisuustilanne on Suomessa heikko.

Tuoreen raportin mukaan nuoret ovat liikenteen riskialttein ikäryhmä. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Euroopan liikenteessä on menehtynyt yli 140 000 nuorta.

Joka neljäs nuorten kuolemaan johtava tapaturma sattuu liikenteessä.

Kymmenen vuoden aikana nuorten liikenneturvallisuus on kuitenkin parantunut koko Euroopassa Romaniaa lukuunottamatta. Suomessa kehitys on ollut muuta Eurooppaa hitaampaa.

Suomi oli vertailun kolmanneksi heikoin maa Puolan ja Romanian jälkeen.

”Positiivista on, että Suomessakin nuorten liikennekuolemat ovat lähteneet laskuun. Muut Euroopan maat ovat kuitenkin kyenneet pusertamaan parempia tuloksia tämän ikäryhmän turvallisuuden takeeksi”, toteaa Liikenneturvan toimitusjohtaja **Anna-Liisa Tarvainen**.

Viimeisen kolmen vuoden aikana 15–17-vuotiaiden osuus tieliikennekuolemista oli Suomessa Euroopan suurin.

Nuorten kuolonkolarien taustalla ovat rattijuopumus, turvavyön tai kypärän käyttämättömyys ja ylinopeudet.

MT

Maaseudun Tulevaisuuden työpaikat.
Lehdessämme julkaistut työpaikka- ja koulutusilmoitukset löydät myös osoitteesta **mt.uranus.fi**. Samassa osoitteessa jatkuvasti yli 2000 muutakin työpaikka- ja koulutusilmoitusta.

uranus.fi &
MAASEUDUN TULEVAISUUS