

0	3	5	7	10	13	16	19	22	25	28	31	34	37	40	43	46	49	52	55	58	61	64	67	70	73	76	79	82	85	88	91	94	97	100		
0	2	4	6	8	10	11	13	15	17	19	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70

LIIKENNE

Kuljetusyrittäjän pitäisi olla pappi, lukkari, talonpoika ja kuppari samaan aikaan. **LIIKENNEMINISTERI MERJA KYLLÖNEN (VAS.)**



Haja-asutusalueen teiden ylläpito uhkaa heiketä entisestään.

Osa teistä ja väylistä saattaa jäädä hoitamatta

Liikenneministeriön mukaan teiden ja väylien pitoon on varattu liian vähän rahaa. Jatkossa osa teistä ja väylistä saatetaan jättää hoitamatta.

Liikenneministeri **Merja Kyllösen** (vas.) mukaan väylien kunnan on annettu rapistua. Hoitovelan suuruus mitataan miljardeissa euroissa. Teiden ja muiden väylien säällinen hoito edellyttäisi ainakin 100 miljoonan euron vuosittaista lisärahoitusta.

Kyllösen mukaan lisäraha on tiukassa valtiovarainministeriössä. Siksi liikenneministeriö pohtii perusväylänpidon potin kasvattamista hankkeiden rahoituksesta.

”Perusväylien ylläpito on tärkeää myös työllisyysyistä. Taantumaa ei kannata syventää omilla toimilla”, Kyllönen perustelee.

Rahojen vähyyys näkyy jokaiselle tienkäyttäjälle. Väylät ovat päässeet rapistumaan.

”Isoja kysymyksiä on ilmassa. Onko yhteiskunnalla jatkossa varaa pitää kaikkia nykyisiä väyliä kunnossa. Kannattaako esimerkiksi talvella pitää auki lähes käyttämättömiä teitä?” kyselee Kyllönen.

”Jos lisää rahaa ei tule, poliitikot joutuvat päättämään mitä väyliä jatkossa hoidetaan ja mitä ei.”

Tärkeä liikkuminen

Väylien kunto on tärkeä sekä yksittäisille ihmisille että koko yhteiskunnalle. Liikenteeseen uppoaa useampi kuin joka kymmenes euro kaikesta kulu- tuksesta ja keskimäärin jokai- nen suomalainen matkustaa yli tunnin päivässä.

Hyvät liikenneyhteydet ovat

Jos lisää rahaa ei tule, poliitikot joutuvat päättämään mitä väyliä jatkossa hoidetaan ja mitä ei.

MERJA KYLLÖNEN

yksi tärkeimmistä tekijöistä alueiden elinvoimalle.

Hallitusohjelmaan on kirjattu perusväylien kunnan säilyttä- minen vähintään nykytasolla. Samalla hallitus haluaa turvata alempiasteisten teiden liiken- teen maa- ja metsätalouden tarpeisiin.

Kyytitakuu takaa asioinnin

Kyllönen kantaa huolta haja- asutusalueen päivittäisen lii- kenteen ja arjen liikkumisen

sujumisesta. Se edellyttää usein henkilöauton käyttöä, mutta kaikilla ei ole siihen mahdolli- suutta.

Joukkoliikenteen kannatta- vuutta parantamaan ministeri kaipaa toimivia kimpapakyytejä ja kyytitakuuta, joka takaisi asiointimahdollisuuden kun- takeskukseen. Siitä on kokeilut käynnissä ja niistä odotetaan tuloksia.

Tavoitteena on, että kulje- tukset saadaan hoidettua jär- kevästi. Jos syrjäkylältä kyytiä haluaa vain yksi vanhus, sinne on turha lähettää täyskokoista linja-autoa.

”Suuri kysymys on, miten kyydit saadaan järjestettyä kan- nattavasti. Jos palvelu toimii, se tavoittaa varmasti asiakkaita”, uskoo Kyllönen.

Byrokratia iskee vastaan

Järkevää olisi yhdistää erilaisia kyydityksiä. Se on osoittautunut vaikeaksi.

”Tässä vastaan tulee byokra- tia. Lähes kaikkeen pitää olla

nykyään erilainen passi. Kulje- tusyrittäjän pitäisi olla pappi, lukkari, talonpoika ja kuppari samaan aikaan.”

”Eikä sekään riitä, jos haluaa kuljettaa ruokaa. Siihen tarvi-

taan oma lupansa, joten tämä alkaa mennä terveen järjen yläpuolelle”, ihmettelee Kyl- lönen.

JARMO PALOKALLIO

”Köyhän kannattaa hoitaa omaisuuttaan”

”Köyhän kannattaa pitää omai- suudestaan huolta. Jos teitä ei pidetä kunnossa, vahingot moninkertaistuvat”, toteaa toimitusjohtaja **Jaakko Rahja** Suomen tieyhdistyksestä.

Rahja nostaa tärkeimmäksi tehtäväksi teiden kantavuudes- ta huolehtimisen. Siihen hän odottaa valtiolta porkkanaa.

”Teiden rakenteiden kanta- vuus on tärkeää sekä asutuk- selle että elinkeinoelämälle. Kun se on kunnossa, omistajat voivat aurailia ja hiekoittaa teitä tarpeensa mukaan.”

Rahjan mukaan tienpidon rahat riittävät enää pääväylistä huolehtimiseen. Siksi valtio on tinkinyt sivuväylien päällystei- den uusimisesta.

”Se on tyhmää taloudenpitoa. Kun vesi pääsee tien rakentei- siin, vauriot moninkertaistu- vat.”

Työtä riittää, sillä Suomessa on ajettavia teitä noin 450 000 kilometriä. Niistä valtion teitä ja katuja on noin 105 000 kilomet- riä ja loput 350 000 kilometriä ovat yksityisteitä.

JARMO PALOKALLIO

MINUN AUTONI



Timo Saarisen Mosse lähti hyvin käyntiin pakkasella.

Mosse kulki kahdella pyörällä

Olin 70-luvun lopulla Union -huoltoaseman kahviossa, kun tuttu kaveri tuli juttelemaan pöytäämme, että ostaisinko häneltä Moskvits Elite 1300 auton.

Kaveri oli ajellut Mossella Joutsasta Hartolaan oikaisten jotain metsäautotietä ja autosta oli moottori rikkoutunut. Se oli jäänyt tienposkeen ja omistaja halusi siitä eroon.

Sovimme kaupasta siinä kah- vipöydässä, vaikka en nähnyt autoa. Auton noutoa hidasti se, että akku oli kelvannut varkail- le, yksi rengas oli tyhjenetty ja varapyörä oli varastettu.

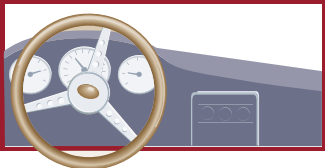
Tarkemmin tutkailtuani os- tostani osoittautui, että mootto- rivika oli tyhjentyneen bens- tankin syytä.

Ajelin Mossella jokusen kuu- kauden, lämmin autohan se oli ja suhteellisen varmasti lähti käyntiinkin.

Talvella erään mäen alla oli moottorikelkka ja latuhöylä jäänyt kiinni aurasuvaliin. Jouduin väistämään viime het- kellä, mutta Mossen eturengas tapasi siihen latuhöylään ja

töytäisy heitti Mossen kahdelle pyörälle.

Niin hurjaa kyytiä en ole saa- nut kelvon ikinä, luulin sen me- nevän katolleen, mutta taiteilin kahdella pyörällä muutaman kymmenen metriä päätyen ta- kaisin pyörilleen ja sitten lumi- penkkaan.



Saimme Mossen pois han- gesta, mutta hinaamalla siitä oli pakko kotiutua, niin paljon oli lunta moottorin ympärillä, ettei se suostunut käynnistymään. Ainoa kerta minun omistukseni aikana.

Suurempia vaurioita Mosseni ei kärsinyt, mutta en sillä enää juuri ajanut ja sitten eräs metsä- koneurakoitsija halusi ostaa sen pojalleen työmatkoja varten, luovuin sovinnolla siitä.

TIMO SAARINEN
HARTOLA

MT:n ”Minun autoni” -palstalla esittellään autoja, jotka ovat jääneet mieleen. Lukijat voivat lähettää napakoita autotarinoitaan (mielel- lään kuvan kanssa) osoitteeseen: Maaseudun Tulevaisuus / ”Minun autoni”, PL 440, 00101 Helsinki tai sähköpostilla jarmo.palokallio@maaseuduntulevaisuus.fi Julkaistuista kirjoituksista maksamme 100 euron palkkion.

Kian asiakkaat uskollisimpia

Uuden auton ostajista useampi kuin joka toinen siirtyy merkistä toiseen. Uskollisimpia ovat Kian ostajat. Heistä kaksi kolmesta pitäytyy omassa merkissä.

Käyttötarkoituksen mukaan jaoteltuna uuden auton ostajissa löytyy hyvinkin merkkiuskollis- ta porukkaa. Isoon perheautoon päätyneitä Toyota-kuskeja on äärimmäisen vaikea houkutella muille merkeille.

Myös Škodalla ja Mercedes-Benzillä on uskollisia asiakkaita perhe- ja loistoautojen luokas- sa. Alfa-Romeon omistajillakin riittää luottoa omalle merkeille.

Maasturisarjan uskollisimpia ovat Nissanin omistajat. Urhei- luautoissa pärjää Peugeot.

Löysimmin ostajat sitoutuvat pieniin perheautoihin. Niissä Škoda on onnistunut vakiin- nuttamaan ostajat parhaiten. Silti sekin menettää useamman kuin joka kolmannen asiakkaan jollekin toiselle merkillle.

Käytettyjen autojen puolella merkki vaihtuu herkästi. Alle yksi neljästä pysyy samassa merkissä. Uskollisimpia ovat vanhan Toyotan omistajat, ker- too DirektMedia 121.

JARMO PALOKALLIO

Mitsubishi L200 avolava palasi uudistuneena

Mitsubishin avolavainen L200 palasi uudistuneena Suomeen. Auton ilme on muokattu en- tistä nykyaikaisemmaksi ja sen moottori on pistetty uusiksi Euro 5 -normiin sopivaksi.

Maaseudun Tulevaisuus koe- ajoi auton neliovisella kopilla. Luonnollisesti tarjolla on myös lyhyemmän ohjaamon ja pi- demmän lavan yhdistelmä.

Neliveto sopi hyvin talvimy- räköihin. Sen kanssa auto eteni tukevasti teiden kunnosta riip- pumatta. Nykysteknikan läsnä- olon huomasi, kun ajovakauden hallinta veti luiston uhatessa tehoja pois.

Järeän auton moottorinkin täytyy olla riittävän järeä. L200:n myllystä tehoa irtosi 131 kW, mil- lä pärjäsikin hyvin liikenteessä.

Vääntöä riitti pienilläkin kier- roksilla, mutta ajomukavuuden takia autoa ei viitsinyt vedettää liian suurilla vaihteilla.

Voimansiirto hoitui viisipy- käläisellä vaihteistolla. Toisen kepin takana olivat vetotavan valinnat.

Perusmallin nelivedolla auto

jakaa voimaa yhtä paljon eteen ja taakse. Ääriolosuhteisiin tar- jolla on hidas neliveto ja lukko- perä. Lukko kytketty pois päältä automaattisesti nopeu- den noustessa.

Magnumissa neljä vetotapaa

Magnum-varustelussa vetota- poja on valittavana neljä. Sen nelivetojärjestelmä sisältää myös viskokytkimen, joka vaih- telee pyörien nelivetoa tarpeen mukaan 33–77 prosentin välillä.

Auton kulutus pysyi kevyessä nelivetoisessa talviajossa 10 lit- ran tuntumassa.

L200:n kantavuus lähentelee 1000 kiloa lyhyellä kopilla. Jar- rullisen perävaunun massa on 2700 kiloa kopista riippumatta. Maavaraa autossa on 20,5 sent- tiä.

Magnum-varusteet kattavat lähes kaiken tarpeellisen vakio- nopeuden säätimistä ilmastoin- tiin.

Auton perushallintalaitteet ovat toimivat. Sen sijaan soit- timen näyttöön on tugettua

vähän liikaa tietoa, se piirtelee muiden toimintojen lisäksi kulutuskäyrää ja näyttää ilman- suunnan kompassilla.

Huomautettavaa löytyy myös kuljettajan istuimesta, joka on aavistuksen lötsö. Pitkäkoipinen kuski joutuu temppuilemaan sen asetusten kanssa riittävää reisitukea hakiessaan. Myös polttoainetankin lukituksen avausnappi on piilotettu aika outoon paikkaan kojelaudan alaosaan.

JARMO PALOKALLIO

Hallintalaitteet toimivat hyvin, mutta radion näyttöön on ahdettu tavaraa kulutus- grafiikasta kompassiin, mikä on vähän liitkaa.



FAKTAT	
L200 DoubleCap Magnum	
Moottori 2,7 l	Kantavuus 880 kg
Teho 131 kW	Kulutus 7,9 l/100 km
Vääntö 400 Nm	CO2-päästöt 208 g/km
Omamassa 1890	Hinta 42 990 e

L200 pitkällä kopilla ja avolavan kuomulla varustettuna.



JARMO PALOKALLIO