VIIKONVAIHDE

MAISTERI JA MAAJUSSI

Malttia keväiseen kaasujalkaan

Kansanedustajat **Tuula Peltonen** (sd.) ja **Mikko Savola** (kesk.) ovat eri mieltä nopeusrajoitusten vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen.

Keväisin etenkin ajokortin saaneet nuoret kuljettajat ajavat maanteillä vaarallisen lujaa, mikä johtaa liian usein myös onnettomuuksiin.

Pitäisikö 1990-luvun puolivälissä poistetut ”kahdeksankympin lätkät” palauttaa?

”Mielestäni 80-lätkä ei parantaisi tilannetta, sillä kuljettaja voi silti halutessaan ajaa ylinopeutta. Sen sijaan autokouluissa tulee opettaa vielä lisää vastuullista liikennekäyttäytymistä ja läpikäydä onnettomuustilanteita”, toteaa Savola.

”Lätkäkään ei estä kaahaamasta, mutta yleensä se rauhoittaa kaasujalkaa ja saa ympäristön tietoiseksi tuoreesta autoilijasta. Olen itse jo vuosia sitten esittänyt nuorten kuskien nopeusrajoituksen palauttamista”, Peltonen sanoo.

Promilleraja puhuttaa

Tuula tukee myös liikenneministeri **Merja Kyllösen** (vas.) ajatusta laskea rattijuopumuksen rajaa 0,2 promilleen nykyisestä 0,5 promillesta.

Savola ei asiasta innostu, sillä poliisilla ei riittäisi promillerajan laskun jälkeen resursseja valvontaan.

”Keskittäisin huomion törkeisiin rattijuopumuksiin ja niiden kitkemiseen esimerkiksi siten, että ratista kärähtäneen auto takavarikoitaisiin valtiolle tietyksi ajaksi.”

Maaseudun tieverkko rapautuu

Tiestön heikko kunto lisää riskejä varsinkin haja-asutusalueilla.

”Perustienpitoon tarvittaisiin huomattavasti lisää satsauksia. Useat paikallistiet ovat näin kevään kelirikkoaikaan erittäin huonossa kunnossa”, toteaa Savola, joka on tehnyt talousarvioaloitteita paikallisteiden korjaamiseksi.

Hallitus päätti kehysriihessä rahoittaa muutamia suuria tiehankkeita, mikä verottanee perusväylänpitoa. Rahoitus tullaan kuitenkin Peltosen mukaan tarkistamaan lisätalousarviossa.

”Liikenneverkkomme on päässyt ikävästi rapautumaan määrärahojen vähäisyyden vuoksi. Asiaan on saatava toinen ote heti valtion kassan tervehdyttyä”, jämsäläisedustaja linjaa.

Kodin esimerkki tärkeä

Peltonen pitää vanhempien esimerkkiä liikennekäyttäytymisessä erittäin tärkeänä.

”Jos isä tai äiti kiroilee ratin takana muiden osaamattomuutta ja ajaa ylinopeutta, käytösmalli siirtyy helposti jälkikasvulle.”

Myös Savola näkee aikuisten esikuvan keskeisenä.

Mikko ohjasi ensimmäisen kerran autoa jo seitsemänvuotiaana, jolloin isä opetti häntä ajamaan maatilan suljetulla tiellä.

Oman menopelin Savola sai heti 18-vuotiaana.

Peltonenkin hankki samanikäisenä ensimmäisen autonsa, joka oli perheen vanha Escort.

RIKU-MATTI AKKANEN

JAANA KANKAANPÄÄ

Mikko Savola ja Tuula Peltonen harmittelevat maaseudun teiden huonoa kuntoa, joka johtuu rahoituksen puutteesta.

PAIKANNIMI KERTOO

Soidinpaikkoja

Soidin on syrjäyttänyt kiiman.

Entisinä aikoina kanalintuja sai pyytää soitimelta. Lintujen suosimille soidinpaikoille oli tarkoituksenmukaista antaa soitimeen viittaavia nimiä.

Kanalintujen soidinta merkitsevänä kiima on jäänyt moniin nimiin kuten Kiiminkiin. Teerikoiraat kisailevat keväisin soilla, joita Kiimingissä riittää. Myös järven jäät sopivat teeren soidinpaikoiksi, mihin seikkaan viittaavat lukuisat Teerijärvet.

Savolaismurteinen sana soidin on syrjäyttänyt länsimurteissa ja karjalassa soidinta tarkoittaneen kiiman. Kemijärvellä molemmat sanat on saatu ympättyä nimeen Soidin-Kiimavaara. Kiimingin nimi voi olla peräisin keskiajalla Pohjois-Pohjanmaalla liikkuneilta karjalaisilta tai hämäläisiltä.

Suomen suurimmaksi saareksi sanotun Soisalon on myös katsottu kytkeytyvän lintujen soitimeen. Nimi olisi lyhentynyt muodosta Soijinsalo.

Lapuan Kauhajärven nimi on yhdistetty teerien soidinääntelyyn eli kauhaamiseen.

Myös Haminan Ihamaa liittyy soitimeen, sillä iha merkitsee halua ja kiimaa. Iha-alkuisia nimiä on annettu etenkin riistalintujen soidinpaikoille. Paikannimen loppuosan maa kertoo siitä, että alue on ollut hämäläisten eräaluetta ennen kiinteän asutuksen syntyä.

TOPI LINJAMA

LAURI SALMINEN

Turvaistuinten testauksen uusien normien odotetaan astuvan voimaan vuonna 2015. Tulevaisuudessa turvaistuin valitaan lapsen pituuden mukaan. Myös testaus muuttuu entistä tarkemmaksi, esittelee tuotekehityspäällikkö Bror Martin.

Turvaistuin suojaa lasta liikenteessä

Alle 3-vuotiaan lapsen kuuluu matkustaa selkä menosuuntaan päin autossa aina. Suomen ainoalla törmäystestiradalla käy selväksi miksi näin on.

VANTAA (MT)
Törmäys on ohi hetkessä. Kuuluu kova paukahdus. Turvaistuimeen kiinnitetty nukke heilahtaa. Muuta ei ehdi tajuamaankaan.

Ollaan Suomen ainoalla törmäystestiradalla Vantaalla. Täällä ymmärtää nopeasti, miksi lapsen turvaistuin pitää asettaa selkä menosuuntaan päin.

”Jos lapsen pää on kilon painoinen ja siihen kohdistuu 24 G:n voima törmäyksessä, pää muuttuu 24-kiloiseksi. Näin tapahtuu, jos törmätään esteeseen 50 kilometrin tuntinopeudella”, kuvailee tuotekehityspäällikkö **Bror Martin** Suomen ainoalta lasten turvaistuimia valmistavalta Klippanilta.

Suomessa suositellaan, että lapsen turvaistuin asetetaan autoon selkä menosuuntaan päin ainakin 3-vuotiaaksi asti. Ruotsissa sama suositus on 4,5-vuotiaaksi.

”Syy on tässä: jos lapsi istuu kasvot menosuuntaan päin ja tulee kolaritilanne, lapsen niskaan kohdistuva rasitus on neljä kertaa suurempi kuin jos lapsi istuisi turvaistuimessa selkä menosuuntaan.”

Pienellä lapsella pää on suhteessa iso muuhun vartaloon nähden. Kun vielä lapsen lihaksisto on kehittymätön, äkkiliikkeessä pää heilahtaa holtittomasti vakavin seurauksin.

Silti vain noin 13 prosenttia ruotsalaislapsista istuu selkä menosuuntaan päin autossa 4,5-vuotiaaksi.

Euroopassa osa vanhemmista istuttaa lapsensa katse menosuuntaan jo siinä vaiheessa, kun lapsi siirtyy turvakaukalosta isompaan istuimeen 9–12 kuukauden iässä. Syitä tähän löytyy monia.

”Turvaistuin käy ahtaaksi tai lapsi ei viihdy katsesuunta taaksepäin. Moni auto on myös niin ahdas, että tilavammat selkä menosuuntaan -istuttavat turvaistuinmallit eivät niihin mahdu.”

”Ja muistutukseksi: Suomessa lapsen pitää istua selkä menosuuntaan päin ainakin 36-kuukauden ikään asti eli 3-vuotiaaksi.”

Suurnopeuskamera kuvaa törmäyksen

Vantaalla sijaitsevalla törmäysradalla testataan lasten turvaistuinten lisäksi turvavöitä ja pikkubussien istuimia.

”Viime vuonna teimme 430 testiä. Voimme periaatteessa testata täällä kaikkea, mikä liikkuu. Olemme testanneet muun muassa kännykkäkoteloita ja polkupyörien peräkärryjä”, Bror Martin listaa.

Törmäystestirata on 32 metriä pitkä. Lasten turvaistuimia testataan ajamalla ne äkkipysähdykseen sekä 30 kilometrin että 50 kilometrin tuntivauhtia.

Törmäys kuvataan suurnopeuskameralla, joka nappaa tapahtumasta 2 000 kuvaa sekunnissa.

”Kuvista nähdään, kuinka turvaistuimeen asetettu nukke liikkuu ja miten istuin itsessään toimii.”

Istuimen tehtävä on vaimentaa energiaa, joka syntyy törmäyksessä.

”Tuotannossa joka 5 000:s tuoli pitää testata. Sillä varmistetaan, että turvaistuimen laatu vastaa sitä mitä pitäisi.”

Testin jälkeen turvaistuin päätyy tuhottavaksi. Samalla tavoin pitäisi toimia jokaisen kolarissa mukana olleen turvaistuimen kohdalla.

”Ikinä ei kannata ostaa tuntemattomalta käytettyä turvaistuinta.”

Testaus entistä tarkemmaksi

Turvaistuinten testauksesta tulee lähivuosina entistä tarkempaa. Uuden normin myötä lapsen istuma-asento muuttuu pystymmäksi ja vaatimus kasvaa kattamaan myös esimerkiksi sivutörmäyssuojauksen.

”Normi muuttuu siten, että painoluokista siirrytään sertifioimaan istuimet lapsen pituuden mukaan. Muutos astuu voimaan ehkä jo vuonna 2015.”

Tämä tuo muutoksia myös testaukseen.

Tulevaisuudessa testinukeissa tulee olemaan nykyisen yhden mittauksen sijaan peräti 24 eri mittauspistettä.

”Saimme juuri Saksasta tarjouksen kuuden nuken sarjasta. Hintaa niille tulisi 380 000 euroa.”

Kolaritestaus on turvaistuinten valmistuksessa välttämätöntä, joten investointi on tehtävä.

STINA HAASO

Jotta oikeiden lasten turvallisuus on taattu, törmäystesteissä käytetään testinukkeja.

FAKTAT

Ainoa valmistaja Suomessa

Oy Klippan Ab on Suomen ainoa lasten turvaistuimia valmistava yritys.
Vantaalla sijaitseva tehdas valmisti aiemmin Gracon turvaistuimet, mutta nyt yritys on keskittynyt kehittämään omaa mallistoaan.
Yritys on valmistanut autojen turvavöitä vuodesta 1959 ja turvaistuimia vuodesta 1987.
Suomen ainoalla törmäystestiradalla voidaan testata lasten turvaistuinten ja turvavöiden lisäksi esimerkiksi kännykkäkoteloita tai vaikkapa polkupyörän perävaunuja.

Suurnopeuskamera ottaa 2000 kuvaa sekunnissa.

1-vuotias Heta Haaso viihtyy autossa hyvin. Alle 3-vuotiaan kuuluu matkustaa selkä menosuuntaan päin.

Ajatuksemme on, että lapsi tarvitsee vain kaksi turvaistuinta, Bror Martin sanoo.

Katse Pietarin markkinoille

Uuden turvaistuinmerkin tuominen markkinoille on kova ponnistus. Klippan haluaa kuitenkin luoda oman mallistonsa, kun sopimus ruotsalaisen Gracon kanssa on päättynyt.

”Turvaistuinmarkkinat ovat todella kilpaillut. Merkkejä on kymmeniä”, tietää Klippanin toimitusjohtaja **Leo Martin**.

Jollakin pitää erottautua. Klippanin istuimet rakennetaan toimimaan yhden yhteisen telakan päällä.

”Kuluttajalle se on edullisempaa.”

Klippanin mallistoon kuuluu tällä hetkellä isofix-kiinnitteinen Triofix-istuin. Loppukesästä myyntiin tulee samaa telakkaa käyttävä vauvan turvakaukalo Dinofix.

Vauvan turvakaukalon saa erillisellä adapterilla kiinni myös lastenvaunujen runkoon, jolloin lapsen kuljettaminen ja siirtely esimerkiksi kauppareissulla helpottuu.

”Meidän ajatuksemme on, että lapsi tarvitsee vain kaksi turvaistuinta. Koska isompi istuin on käännettävissä ja siinä on paljon säätöjä, lapsi voi istua siinä jopa 10-vuotiaaksi asti”, esittelee **Bror Martin**.

Koska Suomen markkinat ovat rajalliset, yritys tiirailee uteliaasti Venäjälle.

”Tavoite on päästä Pietarin markkinoille.”

STINA HAASO