LIIKENNE

Pelkästään turvavöiden käytöllä voisi pelastaa vuosittain kymmeniä henkiä.
SUUNNITTELIJA PETRI JÄÄSKELÄINEN, LIIKENNETURVA

Liikenteen turvallisuus parantunut huomattavasti

Liikenteen turvallisuus on jatkuvasti parantunut, vaikka liikennemäärät ovat kasvaneet. Rattijuopumus on edelleen mukana joka neljännessä kuolonkolarissa.

Viime vuosi oli tieliikenteelle hyvä. Sekä liikenteessä kuolleiden että loukkaantuneiden määrä väheni yli kymmenellä prosentilla. Suunta on ollut sama jo 20 vuotta.

”Liikenteen turvallisuuden eteen on tehty pitkäjänteisesti työtä. Teitä on parannettu ja automaattinen nopeusvalvonta on laskenut nopeuksia”, selittää suunnittelija **Petri Jääskeläinen** Liikenneturvasta.

Tavoitteena puolittaa kuolemat

Vielä vuonna 1990 liikenneonnettomuuksissa menehtyi noin 700 henkeä. Viime vuonna määrä reiluun kolmannekseen, eli 254 henkeen. Sitä vähemmän liikenteessä on kuollut henkilöitä ennen sotia.

Liikenteen turvallisuuden parantumisen harppaus on oikeasti vieläkin suurempi, kuin noista luvuista voi päätellä. Liikennevirta on nimittäin koko ajan kasvanut.

Autoja on siis tiellä entistä enemmän, mutta kolareissa kuolee ja loukkaantuu huomattavasti aiempaa vähemmän henkilöitä.

Virallisena tavoitteena on edelleen puolittaa liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä vuoteen 2020 mennessä.

Nuoret ottavat turhia riskejä

Tyypillinen kuolemaan johtanut onnettomuus sattuu kesäyössä. Vanha auto on lastattu täyteen nuoria, turvavyöt on unohdettu kiinnittää, nopeutta on liikaa ja veressä vielä alkoholia.

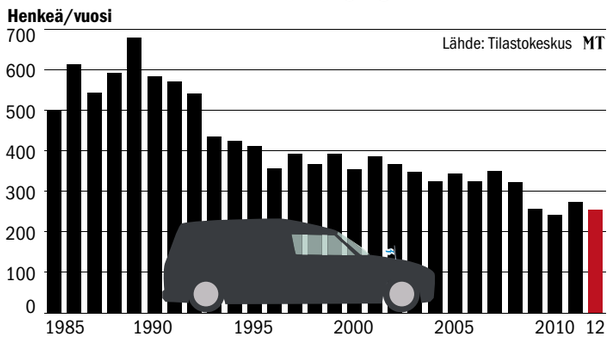
Mutkassa auto suistuu tieltä ja osuu puuhun. Tai sitten se lähtee heittelehtimään ja ajautuu väärälle kaistalle tuhoisin seurauksin.

Tieltä suistumisissa on kuollut vuosittain lähes 100 henkeä. Viime vuonna niiden määrä kuitenkin putosi ja eniten uhreja tuli yhteentörmäyksistä.

Kolmantena ovat peräänajot. Niiden lisäksi yleinen onnettomuustyyppi on karauttaa tielle kolmion takaa.

Riskejä riittää. Etenkin nuorten miesten käyttäytyminen on välillä holtitonta ja omasta ja muiden turvallisuudesta piittaamatonta.

Tieliikenteessä kuolleet 1985–2012



”Pelkästään turvavöiden käytöllä voisi pelastaa vuosittain kymmeniä henkiä”, Jääskeläinen muistuttaa.

Ylinopeus vie metsään

Jääskeläinen nostaa nopeuksien laskun yhdeksi liikenneturvallisuutta parantaneista tekijöistä. Nopeusrajoituksia on tiukennettu ja niiden noudattamista valvotaan automaattisesti.

Kaikkiin nopeusrajoitukset ja niiden valvonta eivät kuitenkaan pure. Siksi ylinopeus on mukana joka kolmannessa kuolonkolarissa.

Pelkkä nopeusrajoitusten lasku ei siis riitä ongelman ratkaisemiseksi.

Rattijuopot keskuudessamme

Rattijuopumus on mukana noin joka neljännessä kuolemaan johtaneessa liikenneonnettomuudessa. Niissä on viimeisen viiden vuoden aikana kuollut keskimäärin 79 henkeä ja loukkaantunut noin 900 henkilöä vuodessa.

Rattijuopot ovat ongelma etenkin maaseudulla. Kolme neljästä kuolemaan johtaneesta rattijuopumusonnettomuudesta tapahtuu taajaman ulkopuolella.

Kyse on miesten ongelmasta. Yhdeksän kymmenestä rattijuopumusonnettomuuksista menehtyneistä oli miehiä.

Suunta on onneksi parempaan, liikennekuolemien määrä rattijuopumustapauksissa on laskenut neljänneksellä viimeisen kymmenen vuoden aikana.

Vanhat kuskit tulevat

Nuorten lisäksi riskinä on pidetty kuskien ikääntymistä. Jääskeläisen mukaan vanhat kuskit kuitenkin välttelevät riskejä ja myös heidän ajomääränsä jäävät yleensä pieniksi.

Vanhoille ihmisille sattuvat onnettomuudet johtuvat usein havaintovirheestä.

Tyypillistä on kolarointi parkkipaikalla, mutta myös risteykset voivat olla heille vaikeita.

”Vanhat ihmiset ovat hauraita. He vammautuvat muita herkemmin kolareissa”, sanoo Jääskeläinen.

Tekniikka auttaa

Yksi syy hyvään turvallisuuskehitykseen on autojen parantumisessa. Uudet autot ovat täynnä turvatekniikkaa, joka pelastaa ihmishenkiä ja lieventää vammoja.

”Fysiikan lakeja vastaan ei kuitenkaan voi taistella. Ihmiskeho ei kestä mitä vaan”, sanoo Jääskeläinen.

JARMO PALOKALLIO

Konttiperä kasvattaa Opel Astraa

Konttiperäinen kasvattaa Opel Astran seuraavaa kokoluokkaa kohti. Mittaa autolla on parikymmentä senttiä perus-Astraa enemmän.

Astran konttiperä on poikkeuksellisen sulavalinjainen ja silmää miellyttävä auto. Lisäsenttien ansiosta auton kattolinja laskee alas siten, että takapenkillä istujille jää riittävästi päätilaa.

Mieleen tulee väistämättä isoveli Insignia, joka sekin on niittänyt mainetta muotoilullaan.

Konttiperän jälkeen Astraperheestä löytyy menijä joka lähtöön. Sen lisäksi tarjolla on isotakaluukkuinen hatchback-monikäyttöauto, farmari sekä GTC:ksi nimetty coupé.

Saksalaista jämäkkyyttä

Etuistuimet ovat saksalaisen jämäkät ja ohjauspyörän asennon saa nelisäädöllä mieleisekseen. Opelin tynnyrimäisten ohjainviiksien ensituntuma ei ole kaikkein vaivattomin, mutta niihin tottuu nopeasti.

Takakontti on tilava, mutta sen aukko on ahtaan oloinen. Perheen ruokaostokset siitä sujahtavat sisään kätevästi, mutta lastenvaunujen kanssa mieleen tulevat muut vaihtoehdot.

Suksiluukku ja taittuvat takapenkit parantavat 460 litraa vetävän tavaratilan käytettävyyttä.

Pirteä kone antaa kyytiä

Pitkä akseliväli vakauttaa menoa. Konepellin alla hyrräävä 1,4 litran turbomoottori vakuuttaa pirteydellään.

Kun kaasua painaa kunnolla, koneen murinan tunkee miehekkäästi sisälle asti. Se oli houkutellut edellisen koeajajan irrottelemaan oikein kunnolla: Astran tietokone näytti keskikulutukseksi yli 9 litraa sadalla.

Vanhat synnit sulivat säälillisellä ajolla mittarista pois ja koeajon lopulla kulutus oli vakiintunut 6,7 litraan sadalla kilometrillä.

Se on ihan kelvollinen kulutus, kun ottaa huomioon, että koeajo tehtiin ilman moottorin esilämmitystä ja kovan pakkasen takia kaikki sähköiset lämmittimet ja ilmastointi oli koko ajan käytössä.

Tavannoimaisen varustelun lisäksi koeajoautossa oli lämmitettävä ratti. Sitä osasi arvostaa kirpeillä pakkaskeleillä.

Pienenä miinuksena varapyörän puute. Jos rengas puhkeaa talvisella korpitaipaleella, edessä on toivoton askartelu renkaan paikkaussarjan kanssa.

JARMO PALOKALLIO

FAKTAT

Life 1,4 ecoFLEX

Moottori 1,398 l
Teho 74 kW
Kulutus 5,5 l/100 km
CO2-päästöt 129 g/km
Hinta 20 594 e

JARMO PALOKALLIO

Astran linjakas konttiperä kurkottaa astetta suurempaan kokoluokkaan.

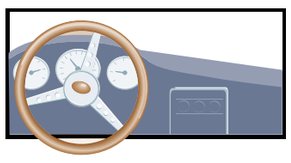
Kojelaudan keskellä on ratinlämmittimen painike .

MINUN AUTONI

KAUKO HUHDAN ALBUMI

Helvi ja Toivo Huhta sekä opettaja Valkonen uuden Mossen vieressä.

Mosse ensiautona



Perheemme ensimmäinen auto oli Moskvitš vuodelta 1954. Tämä saksalaisesta Ooppelista kopioitu auto oli neliovinen ja nokalla hyrisi 24 hevosvoimaa.

Olin silloin 16-vuotias ja kovasti teki mieli kokeilla tuota uutuuttaan kiiltävää menopeliä. Se tapahtui, kun isä oli saunassa.

Sain Mossen käyntiin ja sitten vain ykkönen päälle ja kytkin ylös. Kaasu vain oli vähän liian suurella ja lähtö sen mukainen.

Onnistuin kuitenkin pysäyttämään auton – tosin vasta metrin päässä lipputangosta. Saunan ikkunasta näkyivät aika vihaiset kasvot.

Mosse oli kylän ensimmäinen henkilöauto ja naapureitakin jouduttiin vähän kyytimään kirkonkylään ja kyläreissuille. Opin ajamaan kyläteillä ja myöhemmin uskaltauduin maanteillekin.

Ajoin toista vuotta ilman ajokorttia. Siihen aikaan ei poliisejakaan paljon näkynyt.

Erään kerran poliisiauto tuli kuitenkin vastaan Peltolansuoralla. Onnekseni auto kääntyi noin sata metriä ennen kohtaamista sivutielle.

Ajaminen oli mukavaa; varsinkin kun vierelle ilmestyi ruskeasilmäinen tyttö. Hänen kanssaan olenkin saanut ajella elämän ylä- ja alamäet viisikymmentä vuotta.

Vauhtia ei kolmivaihteinen auto suostunut ottamaan yli 80, kuin alamäessä. Taipaleelle se jätti hyvin harvoin.

Aikanaan Mosse vaihdettiin Škodaan. Tätä autoa sanottiin Ponttooni Škodaksi sen korin muodon vuoksi.

Auto oli kyllä koriltaan iso ja vaihteitakin peräti neljä eteen. Sellainen oli meidän kylässä taksinakin.

Kerrotaan, että jollain nuorison reissulla oli auton sisällä ollut kolmetoista matkustajaa. Škoda oli epävarmempi auto kuin Mosse.

Pieniä vikoja ilmeni. Paljon silläkin silti ajettiin, kun vain jaksoi välillä remonttia tehdä.

Monen merkkistä autoa olen minäkin elämäni aikana ajanut, mutta Pikku Mosse säilyy muistoissani päällimmäisenä. Ehkä se on sitä nostalgiaa!

KAUKO HUHTA
KIHNIÖ

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

Volkswagen jatkaa kärjessä

Tammikuussa rekisteröitiin 10 248 uutta henkilöautoa. Eniten ostettiin Volkswageneita.

Tammikuun rekisteröintien vertailu viimevuotiseen on vaikeata. Silloin autokauppa kävi kuumana, sillä hintojen tiedettiin nousevan huhtikuun alussa verojen noustessa.

Heikosta lähtökohdasta huolimatta Kia, BMW, Opel ja Honda pystyivät kasvattamaan myyntiään top20-listalla. Kymppikärjen suurimmat vähennykset kirjasivat puolestaan viime vuonna paremmin myyneet Toyota, Ford, Nissan ja Škoda.

Automalleista Nissan Qashqai säilytti paalupaikkansa.

Kovassa nousussa olivat uusi Volvo V40, Honda CR-V, BMW 3 ja Kia Rio. Uusista malleista listalle kipuamassa on myös Opel Mokka.

Uusia pakettiautoja rekisteröitiin tammikuussa 962 ja kuorma-autoja 332 kappaletta.

MT

Ajoneuvoja pian 5 miljoonaa

Liikenteessä olevien ajoneuvojen määrä lähestyy 5 miljoonaa, kertoo Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Henkilöautojen osuus ajoneuvoista on noin puolet, niitä liikenteessä on 2,56 miljoonaa. Trafi ennustaa, että 3 miljoonan liikennekäytössä olevan henkilöauton rajaa lähestytään vuonna 2020.

Vaikka hybridiautojen ja muiden vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien henkilöautojen määrä on kasvussa, niiden osuus kaikista henkilöautoista on edelleen pieni, 01 prosenttia.

Tämän vuoden alussa hybridiautoja oli liikenteessä 6 114. Bensa-etanoliautoja oli 2 443, maakaasulla ja bensalla kulki 686 autoa. Pelkällä maakaasulla liikkui 144 ja sähköllä 109 autoa.

Viime vuonna erityisen suosittuja olivat mopoautot, joiden määrä kasvoi lähes neljänneksellä.

MT

Dacia tuo uusia malleja Suomen markkinoille

Dacia tuo Suomen markkinoille kevään aikana neljä uutta autoa, henkilöautot Sanderon ja Sandero Stepwayn, tila-auto Lodgyn ja tavara-auto Dokker Vanin.

Näistä Sanderoa on jo suomalaisilla jälleenmyyjillä, Stepway ja Lodgy saapuvat maaliskuussa ja Dokker toukokuussa.

Sanderoon ja Stepwayhin on tarjolla uusi kolmisylinterinen turboahdettu 66 kilowattinen bensiinimoottori ja aiemmasta päivitetty 66-kilowattinen dieselmoottori. Sanderoon on saatavissa myös 55-kilowattinen bensiinimoottori.

Stepwayssa on 4 senttiä korkeampi maavara kuin Sanderossa.

Tila-auto Lodgyyn on tarjolla kaksi bensiini- ja kaksi dieselmoottorivaihtoehtoa.

Bensiinimoottoriset ja pienempi dieselmoottorivaihtoehto yhdistyvät 5-vaihteiseen manuaalivaihteistoon, suurempi diesel 6-vaihteiseen manuaalivaihteistoon. Tehoa bensiinimoottoreista löytyy 60,5 ja 85 kilowattia, dieseleistä 66 ja 79 kilowattia.

Lodgy on valittavissa 5- tai 7-istuimisena.

Pituutta on 4,5 metriä ja leveyttä 1,75 metriä. Tavaratilaa löytyy 7-istuimisessa vaihtoehdossa 200 litraa ja suurimmillaan yli 2,6 kuutiota.

Kevyt tavara-autoksi

Tavara-auto Dokker Van lukeutuu kevyisiin tavara-autoihin, jonka perusvaihtoehdossa on tavaratilaa 3,3 kuutiota, enimmillään 3,9 kuutiota.

Dokker Vaniin on Suomessa saatavana 63 ja 86 kilowatin bensiinimoottorit ja 67 kilowatin dieselmoottori.

Vakiona Dokker Vanissa on oikeanpuoleinen liukuovi ja epäsymmetriset takaovet.

Sekä Lodgy että Dokker Van valmistetaan Tangerissa, Marokossa.

Dacia kilpailee muiden automerkkien kanssa edelleen hinnoillaan. Sanderon hinnat alkavat 10 991 eurosta, Stepwayn 15 661 eurosta, Lodgyn 14 531 eurosta ja Dokker Vanin 14 396 eurosta.

MAIKKI KULMALA

NORDIC AUTOMOTIVE SERVICES OY

Dacia Dokker Van -tavara-autossa on tavaratilaa 3,3 kuution verran.

LIIKENTEESTÄ LYHYESTI

Henkilöautot vanhenevat

Henkilöautojen keski-ikä on edelleen noussut. Viime vuonna suomalaiset ajelivat keskimäärin lähes 11-vuotiailla autoilla. Eniten teillä huristelee vuonna 2005 käyttöönotettuja henkilöautoja. Niitä oli 154 895.

Alle viisivuotiaiden autojen osuus jää vajaaseen neljännekseen.

Liikennekäytössä olevien henkilöautojen kolmen kärki oli Toyota Corolla, Volkswagen Golf ja Toyota Avensis.

Taantuma puree EU:ssa

EU:ssa rekisteröitiin viime vuonna 12 053 904 uutta henkilöautoa. Autokauppa supistui lähes kymmeneksen edellisvuotisesta. Suurista automaista ainoastaan Britanniassa myynti lisääntyi edellisvuodesta. Ranskassa, Italiassa ja Espanjassa rekisteröintimäärä laski 10-20 prosenttia. Kreikassa miinusta tuli lähes puolet. Saksassa autoja myytiin lähes entiseen tahtiin.

Varusmiehiä valistetaan

Liikenneturvan, Puolustusvoimien ja Sotilaskotiliiton Särmänä liikenteessä -koulutus valistaa nuoria varusmiehiä tupa kerrallaan. Vuosittain yli 20 000 varusmiestä käy läpi keskusteluun perustuvan koulutuksen. Koulutuksen keskeisiä teemoja ovat liikenneraittius, väsymys ja turvavyön käyttö.

”Tarkoitus on edistää ryhmän liikenneturvallisuutta niin, ettei kenellekään ryhmän jäsenistä satu liikenneonnettomuutta, eli kaveria ei jätetä”, sanoo insinöörikomentajakapteeni **Ilmo Suurnäkki** Pääesikunnan logistiikkaosastolta.