LIIKENNE

Poliisilla pitää olla takaa-ajoissakin järki päässä.

YLIKOMISARIO RAUNO PÄTSI, LIIKKUVAN POLIISIN ROVANIEMEN YKSIKKÖ

Viritetty mopo on syysiltojen tappokone

Kolmannes 15–19-vuotiaista mopoilijoista tai mopoautoilijoista ajaa laittomaksi viritetyllä ajokilla. Lähes joka kolmannessa kuolemaan johtaneessa mopo-onnettomuudessa mopo on ollut viritetty.

ROVANIEMI

Mopojen virittäminen ja sitä seuraava nopeuksien raju kasvu on mopoilun uhkatekijä. Ilman ajovaloja kiitävästä viritetystä moposta tulee vielä tuplaten vaarallisempi ajokki syysiltojen pimetessä.

”Kahdeksaakymppiä viilettävää valotonta mopoa on äärimmäisen vaikea huomata autosta hämärissä ja pimeällä. Hommassa piilevät suuret riskit, hengen lähtökin voi olla lähellä”, varoittelee vanhempi konstaapeli **Eero Heikkilä** Liikkuvan poliisin Rovaniemen yksiköstä.

Mopo muuttuu viritetyksi, kun sen rakenteellinen nopeus nostetaan yli lain salliman 45 kilometrin tunnissa. Yli 65 kilometriä tunnissa kulkeva mopo tulkitaan aina moottoripyöräksi, silloin ajokille pannaan maksuun autovero. Virittämätön mopo ei ole autoveron alainen.

”Viritettyjä vehkeitä on löytynyt koulujen pihoilta valvontaiskuissa. Varsinkin skootterien virittäminen on helppoa”, sanoo Liikkuvan poliisin Rovaniemen yksikön päällikkö, ylikomisario **Rauno Pätsi**.

Rakennemuutokset, jotka eivät nosta mopon huippunopeutta suuremmaksi kuin 65 kilometriä tunnissa, käsitellään rakenteeltaan määräysten vastaisen ajoneuvon kuljettamisena.

”Poliisi ajaa virityksestä epäillyn mopoa, nopeus todennetaan kahteen suuntaan tutkalla mittaamalla.”

Takaa-ajot yleistyneet

Kun poliisi näyttää mopoilijalle pysähtymismerkkiä, eikä tämä pysähdy, seurauksena saattaa olla takaa-ajo.

”Kun alla on viritetty ajokki, kiusaus karkuun lähtemiseksi on joskus kova. Etenkin, jos mopokorttia ei ole, tai jos suonissa on promilleja”, Pätsi sanoo.

Mopojen takaa-ajot ovat seurauksiltaan ennalta arvaamattomia myös sivullisille, sillä nopeudet saattavat ylittää sata kilometriä tunnissa. Poliisi noudattaa tilanteissa kokonaisharkintaa.

”Siihenkään ei voi tuudittautua, ettei karkulaisten perään lähdettäisi milloinkaan. Poliisilla pitää olla takaa-ajoissakin järki päässä.”

Vuonna 2007 poliisi määräsi ajokieltoja pysähtymismerkin noudattamatta jättäneille kaikkiaan 21 kertaa, suurin osa heitä oli mopojen kuljettajia.

Pätsi sälyttäisi virittämisistä vastuuta myös mopoilijoiden vanhemmille. Osa nuorista tekee viritykset vanhemmilta salassa. Virittämisen hiljainen hyväksyntä ja varusteiden hankinta luo väärää mielikuvaa lakien noudattamisesta.

HEIKKI SAUKKOMAA/LEHTIKUVA

Liikenteen valvonnassa jää kiinni noin tuhat viritettyä mopo vuodessa. Sakon lisäksi viritetystä moposta poistetaan rekisterikilvet ja mopo pitää katsastaa uudelleen.

KARI LINDHOLM

Liikenneturvan mukaan vuodesta 2005 mopon kyydissä olleiden tyttöjen loukkaantumiset ovat seitsenkertaistuneet. Mopoaan virittäneistä tytöistä lähes neljä viidesosaa on joutunut onnettomuuteen. Kuvan mopoa ei epäillä viritetyksi.

Trafi verottaa tuhat mopoa vuodessa

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi verottaa vuosittain noin tuhat viritettyä mopoa moottoripyöränä. Verotettavat mopot tulevat ilmi liikenteen valvonnassa.

Moottoripyöräksi luokiteltavasta viritetystä moposta on maksettava autovero. Mopoa kohden veroa pannaan maksuun keskimäärin 230 euroa. Autovero voidaan laittaa maksuun myös uudemman kerran, jos aikaisemmin verotettu mopo on jälleen muutettu moottoripyöräksi.

Trafin on pantava autovero maksuun, jos autoverosta vapaa ajoneuvo ilmoitetaan tai olisi ilmoitettava rekisteriin muuna kuin verosta vapaana ajoneuvona.

Mopo muuttuu moottoripyöräksi, jos sen moottorin tilavuutta suurennetaan yli 50 kuution tai mopon rakennetta muutetaan niin, että ajoneuvon suurin rakenteellinen nopeus ylittää 45 kilometriä tunnissa.

Tämän seurauksena kyseiseen ajoneuvoon sovelletaan moottoripyöristä annettuja säännöksiä.

Jos mopoauto viritetään, se muuttuu verotettavaksi nelipyöräksi. Viime vuonna Trafi verotti noin 20 viritettyä mopoautoa.

Maksuun pantava autovero lasketaan ajoneuvon yleisestä verollisesta vähittäismyyntiarvosta, joten autoveron määrä voi nousta jopa tuhansiin euroihin. Muuten seuraukset ovat pääosin samat kuin viritetyllä mopolla.

Verovelvollinen on se, joka on ajoneuvon omistajana ajoneuvon rakenteen muuttuessa. Jos muutosajankohdan aikaista omistajaa ei voida osoittaa, verovelvollinen on se, jonka omistusaikana ajoneuvon rakennemuutos on tullut Trafin tietoon.

Poliisin tulee ilmoittaa Liikenteen turvallisuusvirastolle, jos rekisterissä tai käytössä havaitaan ajoneuvo, jonka rakennetta on muutettu siten, että ajoneuvosta jouduttaisiin suorittamaan autoveroa.

KARI LINDHOLM

MT SANOO SUOMEKSI

[Mopo]

Ajoneuvolain 11 §:n mukaan mopo on kaksipyöräinen (L1e-luokka) tai kolmipyöräinen (L2e-luokka) moottorikäyttöinen ajoneuvo, jonka suurin rakenteellinen nopeus on 45 kilometriä tunnissa.

”Huono asenne saattaa jatkua, kun nuori siirtyy autoilemaan. Vanhempien pitäisi myös huolehtia, että mopot ovat teknisesti kunnossa. Esimerkiksi jarruista on löytynyt puutteita.”

Öisestä pärinästä valituksia

Virittämiseen liittyy usein myös pakoputken ja äänenvaimentimen muuttaminen alkuperäisestä, jolloin meteli voi olla korvia huumaavaa. Pätsi kertoo, että työssäkäyviltä kansalaisilta tulee valituksia pärinäpojista illalla ja yöllä.

Viime vuonna onnettomuuksissa menehtyi seitsemän mopoilijaa, loukkaantuneita oli lähes 800.

Neljä viidestä loukkaantuneesta oli 15–17-vuotiaita.

Liikenneturvan mukaan vuodesta 2005 mopon kyydissä olleiden tyttöjen loukkaantumiset ovat seitsenkertaistuneet. Mopoaan virittäneistä tytöistä lähes neljä viidesosaa on joutunut onnettomuuteen, kun laillisella mopolla ajavista onnettomuuteen on joutunut selvästi alle puolet. Pojilla vastaavat osuudet ovat noin kaksi kolmasosaa ja kaksi viidesosaa.

Liikennekäyttöisten mopojen määrä oli viime vuonna 222 602, kasvua vuodentakaiseen on 1,6 prosenttia. Mopojen määrä on lähes 2,5-kertaistunut kymmenessä vuodessa.

KARI LINDHOLM

Vanhemmat tietävät mopon viritetyksi

Viritettyjen mopojen omistajista 71 prosenttia kertoo, että vanhemmat tietävät mopon olevan viritetty, todetaan Liikenneturvan kyselyssä. Vanhemmista 80 prosenttia myös pelkää mopoilevan lapsensa turvallisuuden puolesta.

Nuorten mukaan mopot viritetään itse tai ne ovat jo valmiiksi viritettyjä. Sen sijaan vanhemmat tai ostopaikat osallistuivat mopon virittämiseen harvemmin.

Nuorista 22 prosenttia uskoo mopoilun turvallisuuden parantuvan virittämällä, koska suurempi nopeus estäisi jäämästä muun liikenteen jalkoihin. Mopoilijoita on hätistelty kevyenliikenteen väyliltä ajoradoille monissa kaupungeissa, syynä ovat mopoilijoiden aiheuttamat vaaratilanteet.

> Mopoilua kokeilleena tiedän, että ajoväylä on pelottava paikka jopa meikäläisellekin.«
>
> **RAUNO PÄTSI**

Poliisi muistuttaa autoilijoita siitä, että peruskuntoinen mopo kulkee taajamanopeuksia hitaammin. Kun liikennettä on molempiin suuntiin, ohitukset tehdään toisinaan liian läheltä.

”Autolijoiden tarve ohittaa mopoilijoita voisi vähentyä, jos mopojen ajonopeus nostettaisiin 50 kilometriin tunnissa. Samalla vähenisivät mopoilijoiden epämiellyttäviksi kokemat ohitustilanteet”, sanoo ylikomisario **Rauno Pätsi** Liikkuvasta poliisista Rovaniemeltä.

”Mopoilua kokeilleena tiedän, että ajoväylä on pelottava paikka jopa meikäläisellekin.”

Puolet vastanneista: Nopeudeksi 60 kilometriä

Kyselyyn vastanneista nuorista puolet toivoo, että mopolla ja mopoautolla saisi ajaa 60 kilometriä tunnissa. Joka kuudes haluaa nostaa nopeuden jopa 80 kilometriin tunnissa.

Jopa kolmasosa mopoilijoista kertoo joutuneensa onnettomuuteen, ja lähes kaksi kolmesta on ollut mopon kyydissä ilman kypärää. Mopoilijoiden onnettomuudet ovat tyypillisesti risteysonnettomuuksia ja näissä suurempi nopeus lisäisi todennäköisesti sekä onnettomuuksien määrää että niiden seurauksia.

Suurimmat mopoiluun liittyvät riskit ovat alkoholi, kypärän käyttämättömyys, kaverien painostus, liikennesääntöjen noudattamattomuus ja viritetty mopo.

KARI LINDHOLM

MINUN AUTONI

Rajusti klappia Simcan ratissa

Ensimmäinen autoni ostettiin oman paikkakunnan autoliikkeestä käytettynä. Edellinen omistaja oli naapuripaikkakunnan pankinjohtaja ja autolla oli ajettu 60 000 kilometriä.

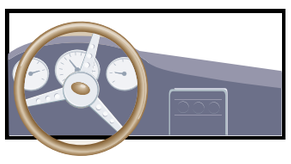
Oli kuuma heinäkuu, päivät kuluivat heinätöissä kotona. Naapuripitäjässä oli tanssit kesällä kolmeen yöllä, sieltä olin tyttöä saatilla 8-tien länsipuolelle.

Aamuyöllä, kun ajelin kohti kotia tietenkin väsyneenä edellisen päivän heinätöistä ja tanssiesta kolmeen yöllä, nukahdin rattiin. Heräsin siihen, kun auto meni ojan luiskaa kallellaan.

Automaattisesti käänsin rattia vasempaan. Tietenkin siinä oli sähköpaalu ja taakilanka. Ja tietenkin se taakilanka meni etupyörän ja lokasuojan väliin. Auto pysähtyi siihen ja heitti auton oikean katon kulman sähköpaaluun.

Samassa retkahti ohjaussimpukka väljäksi. Rattia sai kääntää kolme ympärystää ennen kuin pyörät tiesivät mitään.

Siinä lähellä oli maatila, jossa isäntä ja emäntä joivat aamukahvia. Kopistelin heirän oveensa ja kerroin ajaneeni ojaan, minkä jälkeen isäntä tuli traktorilla vetämään auton pois ojasta.



Simcan ohjauksen klappi paheni ojassa käynnistä.

Vähän siinä kokeilin, että auto pelaa ja totesin vetäjälle, että pärjään tällä kotiin ajamalla. Olin tilannu oman kylän huoltoasemalta huollon autolle seuraavaksi viikoksi. Huollossa ihmettelivät kovasti ohjauksen väljyyttä. Kyselivät, että oletko tällä ajanut normaalisti joka päivä.

Tietenkään en tunnustanut ojaan ajoa, joten olin tietämätön ohjauksen väljyydestä.

Syksyllä myöhemmin, kun yöt oli jo pimentyneet, olin samalla tanssipaikalla, ajoin hiljaista kylätietä auto kohti kotia. Vastaan juoksi hevonen irrallaan kovaa vauhtia kohti autoa.

Juuri auton edessä heppa hyppäsi poikittain auton konepellin yli. Hokit vain raappas autoon. Äkkijarrutus autolla ja auto sammui.

Isäntä vain meinasi, että ei täällä ole ruukannu tähän aikaan autoja liikkua. Isäntä haki heppaa laitumelta kotiin päivän töitä varten, oli päästäny irti, kun oli tuttu reitti hepalle.

Ajokortin saaneelle pojalle tämä oli kovaa autokoulua. Vajaa kolme vuotta tällä autolla ajelin, sitten alkoi ruoste näkyä ja vaihdoin pois.

OSMO KESKI-OPAS
Kurikka

Toyota Proace korvaa Hiacen

Toyotan Hiace nousi Suomessa melkoiseen maineeseen ja samalla myyntimenestykseen. Sen tuotannon lopettaminen pisti tonniluokan pakettiautojen markkinat uusiksi. Nyt Toyota yrittää paluuta Proacella.

Vaatimaton Hiace lunasti paikkansa kestävänä työjuhtana. Hiacen laadusta kertoo, että Suomessa päivätyönsä tehneiden autojen elämä jatkuu usein Afrikassa.

Toyotan johdon päätös Hiacen tuotannon lopettamisesta yllätti monet. Ihmetystä herättää, ettei autolle ollut mietitty seuraajaa. Se jätti Toyotan palettiin aukon, jonka muut merkit täyttivät nopeasti.

Etenkin Ford ja Volkswagen hyötyivät tilanteesta.

Vähintään yhtä yllättävää on, että Hiacen seuraajaksi valittiin ranskalaisen PSA-konsernin valmis pakettiauto, joka nimettiin Proaceksi.

Ainakin alkuvaiheessa erot alkuperäisversioon jäävät pieniksi, logojen vaihdon lisäksi Toyota on vahvistanut tavaratilan ja ohjaamon väliseinää. Siinä on ostajilla ihmettelemistä, sillä Proacella on suuret saappaat täytettävänään.

Proace on saatavilla kahdella eri koripituudella. Niistä pidempään versioon on valittavissa myös korotetulla katolla varustettu malli.

Proace korvaa luotettavana pidetyn Toyota Hiacen.

Tavaratilan koko vaihtelee viiden ja seitsemän kuution välillä. Valittavana on useita tavaratilan ovivaihtoehtoja helpottamaan kutakin käyttötarvetta. Osaan mallistosta voi valita yläreunastaan saranoidun, perinteisemmän mallisen takaluukun.

Entiseen verrattuna tavaratila on korkeampi, mikä helpottaa sen käyttöä.

Proacen kantavuus on mallista riippumatta aina yli 1 000 kiloa ja suurin sallittu jarrullisen perävaunun massa jopa 2 000 kiloa.

Pakettiautojen varustelu on jatkuvasti parantunut. Proace ei tee siinä poikkeusta. Sen vakiovarusteisiin kuuluu ilmastointi, audiojärjestelmä, sähkökäyttöiset sivulasit, polttoainetoiminen lisälämmitin ja led-päiväajovalot.

Pieni kulutus suuri valtti

Hyvän kuljetuskyvyn lisäksi Proacen valttina on pieni kulutus.

Auton virallinen keskikulutus jää alle seitsemään litraan sadalla kilometrillä. Jos todellinen kulutus on edes suunnilleen samoissa lukemissa, auto pesee kilpailijansa mennen tullen.

Pieni kulutus venyttää auton tankkausvälin yli 1000 kilometriin.

Kaiken lisäksi Proacen ajettavuus on hyvä ja istuimet mukavat.

Erityiskiitos moottorin sitkeydelle ja siihen sopivalle vaihteistolle, jonka välitykset istuvat heti kouraan.

Active-varustetasolla ajonvakautusjärjestelmää täydentää säädettävä vetoluistonestojärjestelmä.

Auton takuu on kolme vuotta tai 100 000 kilometriä.

JARMO PALOKALLIO

Punasta vai mustaa?

13,1 m³ – kokoluokassaan edullisin kuutiometri!

Junkkari
www.junkkari.fi

Tarjous voimassa 30.9.2013 asti.

Junkkari-työkoneet
Agrimarket Konekeskuksista kautta maan.
Katso lisää: www.agrimarket.fi

AGRI MARKET