LIIKENNE

Onnettomuuksia sattuu, kun nuoret kuskit ulosmittaavat olemattomat ajotaitonsa. **OSASTONJOHTAJA SAMI MYNTTINEN, LIIKENTEENTURVALLISUUSVIRASTO**

Tieto tarkkailusta rauhoittaa nuoren kuskin

Nuorten kuskien kolaririski on moninkertainen vanhempiin verrattuna. Tieto seurannasta rauhoittaa kuskien käyttäytymistä ajossa.

JARMO PALOKALLIO

Ajokortin jälkeinen vuosi on nuorille miehille riskialtista. Viimeisen viiden vuoden aikana nuorten aiheuttamien kolareiden määrä on tasaisesti vähentynyt.

Uusien, juuri ajokortin saaneiden kuljettajien riski joutua liikenneonnettomuuteen ensimmäisenä ajovuonna on viisi kertaa keskivertokuljettajaa suurempi. Suurin riski onnettomuuksiin on nuorilla miehillä.

”Nuorten miesten ajotapa on aggressiivinen. Onnettomuuksia sattuu, kun nuoret kuskit ulosmittaavat olemattomat ajotaitonsa”, sanoo osastonjohtaja **Sami Mynttinen** Liikenteenturvallisuusvirasto Trafista.

Mynttisen mukaan ensimmäinen vuosi ja etenkin ensimmäiset kuukaudet ajokortin saannin jälkeen ovat nuorten miesten vaarallisinta aikaa. Tutkijat ovat pohtineet, miten nuoret saadaan ehjinä sen vaiheen ylitse.

Ajot näkyvät tietokoneelta

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on yhdessä Valtion teknillisen tutkimuskeskuksen (VTT) kanssa kehittänyt autoihin seurantalaitteen, jolla kuskien ajokäyttäytymistä voidaan seurata. Laitteen koekäyttöön osallistui viime vuonna vajaa 100 vasta kortin saanutta nuorta ja heidän perheensä.

Laite asennetaan auton obd-pistokkeeseen, josta korjaamolla luetaan vikakoodeja. Siinä on paikannin ja lukulaite, jolla erotellaan auton kuljettajat toisistaan.

Kuljettajat voivat seurata omaa ja toisten kuljettajien ajokäyttäytymistä tietokoneelta. Vertailun voi laajentaa kaikkiin seurannassa oleviin kuskeihin.

Mynttinen toivoo, että järjestelmä olisi pian saatavina kaupallisena sovelluksena kaikkien halukkaiden käyttöön.

Tieto seurannasta rauhoittaa ajoa

Tutkimus osoitti, että tieto seurannasta ja palautteesta rauhoittaa nuorten ajokäyttäytymistä. Samalla palautteen avulla voi seurata oman ajokäyttäytymisen ongelmakohtia.

Tietokoneelle autosta lähtevä tietomäärä on valtava. Kone kertoo ylinopeudet, kulutukset ja riskitilanteet.

Se näyttää myös, onko autoa huudatettu liian pienillä vaihteilla, onko kaarteisiin ajettu liian lujaa, onko kuski joutunut jarruttamaan voimakkaasti ja ovatko nopeudet olleet kohdallaan sateella ja pimeällä.

Jopa liikennevaloissa seisominen ja tyhjäkäynti näkyvät tietokoneelta. Ne opettavat ennakoivaan ajotapaan.

Oman koekäytön aikana huomio kiinnittyi etenkin polttoaineen kulutukseen. Siitä tuli jopa kisaa perheen sisällä. Hienoa oli, että omalla autolla kulutuslukemat pysyivät kaikilla kuskeilla vertailuryhmän alapuolella.

Tytöt ajavat rauhallisemmin

Nuorista riskiryhmässä ovat etenkin pojat, jotka yliarvioivat ajotaitonsa. Heillä on myös suuri tarve näyttää niitä.

Tytöt ovat varovaisempia kuskeja. Heille seurannan hyöty saattaa olla enemmän taloudellisen ajotavan opettelemisessa, Mynttinen pohtii.

Erilaiset tekniset laitteet ja sovellukset voivat ohjata vastuulliseen ajotapaan. Nuorten osalta vanhempien aitoa kiinnostusta ei silti korvaa mikään.

> Nuorista riskiryhmässä ovat etenkin pojat, jotka yliarvioivat ajotaitonsa.

Seuranta kiinnostaa

Mynttinen arvelee, että Trafin kehittämä seurantasysteemi kiinnostaa myös kuljetusyrittäjiä. He saisivat sen kautta tarkan tiedon kuskiensa ajokäyttäytymisestä.

Jo nyt kuljetuksien etenemistä seurataan usein paikannustekniikan avulla.

”Seurannan tarvetta saattaa olla myös ikääntyvien kuskien ajokäyttäytymisessä. Etenkin miehille ajokortista luopuminen on hankalaa”, sanoo Mynttinen.

Luopumispäätöstä voisi helpottaa, jos käytössä olisi aineisto, joka osoittaa, ettei ajaminen enää oikein suju.

JARMO PALOKALLIO

Nuorten kuskien kolarit vähentyneet

Alle 21-vuotiaiden kuljettajien turvallisuus on kohentunut tuntuvasti viiden viime vuoden aikana. Viime vuonna nuoret kuljettajat aiheuttivat 26 kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Viisi vuotta sitten määrä oli lähes kaksinkertainen.

Viime vuonna liikenteen turvallisuus parani muutenkin. Tutkijalautakuntien mukaan kuolinonnettomuuksien määrä putosi 250:een, mikä on vähemmän kuin koskaan aiemmin.

Yksi syy tilanteen paranemiseen lienee uusien autojen turvatekniikassa. Kolareissa kuolee siksi aiempaa vähemmän ihmisiä.

Viime vuonna etenkin nokkakolareiden määrä laski. Vastaavasti suistumisia tapahtui edellisvuotista enemmän. Kuolemaan johtaneet nokkakolarit tapahtuivat pääasiassa valta- ja kantateillä ja suistumiset tasaisemmin eri tieluokilla.

Raskaat ajoneuvot aiheuttivat 15 kuolinonnettomuutta ja olivat vastapuolena 50 tapauksessa. Suuri osa niistä selittyy itsemurhilla.

Moottoripyöräonnettomuuksissa menehtyi 26 motoristia. Mopo-onnettomuuksissa menehtyi neljä henkeä. Määrä on viime vuosien alhaisin.

Jalankulkijoita tieliikenteessä menehtyi 31 ja polkupyöräilijöitä 23. Kevyessä liikenteessä menehtyneistä puolet oli yli 64-vuotiaita.

JARMO PALOKALLIO

Seurantalaitteistoon kuuluu gps-paikannin, kuljettajan tunnistin ja pistoke, jonka kautta laitteisto kerää tietoa auton omista järjestelmistä.

KOMMENTTI

Isoveli valvoo

Liikenneministeriön työryhmää vetänyt **Jorma Ollila** ehdottaa kilometripohjaiseen autoverotukseen siirtymistä. Se edellyttää autojen kattavaa paikannusta.

Ollilan mukaan autojen seuranta yleistyy väistämättä. Hän myöntää, että kyseessä on liike-elämän etu.

Kilometriverotukseen siirtymisen yksi heikkous on järjestelmän kalleus. Maksumiesten osa on varattu autoilijoille ja valtiolle, jonka verokertymää kalliin järjestelmän ylläpito syö.

Hyötyjiä ovat järjestelmän ylläpitäjät, elektroniikkavalmistajat ja liike-elämä, jolle autojen seuranta synnyttää suoramarkkinointimahdollisuuksia. Esimerkiksi autovakuutukset voidaan sitoa auton käyttöön.

Tietosuojakysymykset ovat toinen esityksen ongelmakohta. Trafin ja VTT:n seurantakokeilu osoittaa, miten huikea määrä tietoa auton liikkeistä irtoaa.

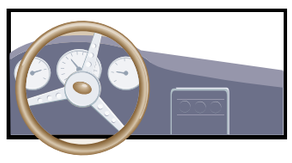
Äärimmilleen vietynä satelliittiseurannalla voisi hoitaa vaikka ylinopeussakkojen jakelun ja holtittomien kuskien poiston liikenteestä. Sehän olisi kaikkien etu.

Voisiko asian silti ajatella uusiksi. Annetaan seurannan yleistyä vapaaehtoiselta pohjalta ja hoitakoon kustannukset ne, jotka siitä hyötyvät.

JARMO PALOKALLIO

MINUN AUTONI

Seksiä riitti Laihialle asti



Vuoden 1974 syksyllä minulle aukeni tilaisuus ostaa coupe-Taunus työnantajani ja monen muun ihmisen harmiksi ja kateeksi. Tuo matala ja urheilumallinen auto käänsi ainakin minun pääni auton suuntaan.

Auton V6-kone piti murisevan kovaa ääntä. Pakoputken päitä näkyi perästä kaksi. Ihastuin autoon heti.

Auto tuli myyntiin, kun patruunatehtaan toimitusjohtaja sai virka-auton. Olin tulisilla hiilillä. Auto oli upea, mutta kallis. Vaimo vastusti sen hankintaa.

Viimein vaimo antoi periksi. Hän tosin totesi, ettei julkea tulla auton kyytiin. ”Kävele sitten perässä”, minä totesin siihen.

Koeajo ei ollut kaikkein kauniimpia. Minulla on vähän raskas kaasujalka, joten omistaja oli reissun jälkeen kalpea kuin ruumis. Hän lupasi silti järjestää lainan, jos ostan auton.

Työpaikkani johtajan päästä näkyi kateus, kun ajoin autolla töihin. Hän anoi pienteollisuuslainaa ja vaihtoi sen saatuaan hienompaan autoon kuin minulla oli.

Nautin omasta autostani. Sain sillä kolmet ylinopeussakot puolen vuoden aikana.

Kerran eräs nuoripari pyysi minulta kyytiä Vaasaan bensarahaa vastaan. Heillä heräsi himot takapenkillä, mutta minä en pukahtanut mitään, vaikka pariskunta vähensi vaatteita ja alkoi lempiä. Seksiä kesti Laihialle asti.

No sattuuhan sitä. Paluumatkalla putsasin takapenkin perskarvoista, ettei oma emäntä saa huonoja ajatuksia minusta.

Ihanaa ajoa kesti kuusi vuotta. Työpaikan vaihtuminen pidensi päivittäistä ajomatkaa, joten vaihdoin vuonna 1980 diesel-Granadaan.

Taunus päätyi poikamiehille. Lopulta auto kolaroitiin, minkä jälkeen vakuutusyhtiö lunasti sen.

Lähdin katsomaan sitä purkaamolle. Taunuksesta oli jäljellä vain pelkkä kori. Tänä päivänä se olisi harvinainen ja arvokas.

ANTTI RINTALA
Lapua

ANTTI RINTALA

Kutoskoneella varustettu GT Taunus herätti kateutta Antti Rintalan työkavereissa.

Autoala odottaa myynnin kasvua

Autoalan odotukset tälle vuodelle ovat viime vuotta valoisammat. Johtaja **Kenneth Strömsholm** Vehosta kertoo, että tänä vuonna uusien autojen kaupan ennustetaan nousevan 112 000 kappaleeseen.

Autoalan ennustetyöryhmän odotukset ovat yleensä pitäneet hyvin kutinsa.

Parin viime vuoden aikana niiden heitto on jäänyt noin tuhanteen autoon.

Strömsholmin mukaan autokauppa on siten käynyt odotusten mukaisesti. Se ei tarkoita, että vuodet olisivat olleet hyviä.

”Autokannan uudistuminen edellyttäisi 140 000 auton vuosimyyntiä. Toisaalta ei kannattavuus ole pelkästään markkinasta kiinni.”

Viime vuonna autokauppa hiipui 103 500 autoon. Osa autokauppiaista alkoi jo etsiä paniikkinappulaa. Kuluttajille se näkyi aiempaa parempina tarjouksina.

VV-Auto Groupin toimitusjohtaja **Pekka Lahti** kannattaa liikenneministeriön työryhmää vetäneen **Jorma Ollilan** esitystä verotuksen painopisteen siirtämisestä auton hankinnasta sen käyttöön. Se lisäisi autojen myyntiä.

Nykyiselle tasolle pudonnut automyynti ei ole kenenkään etu. Autokanta vanhenee ja valtiolta jää verotuloja saamatta.

JARMO PALOKALLIO

LIIKENTEESTÄ LYHYESTI

Kiinalaisauto paras törmäilijä

Kolariturvallisuutta testaavan Euro NCAP:n viime vuoden paras auto tuli Kiinasta. Kiinalainen Qoros 3 sai parhaat pisteet 33 uudesta automallista. Auto ei ole vielä myynnissä Suomessa.

Pisteitä annetaan aikuismatkustajien suojasta, lasten suojasta, jalankulkijan suojasta sekä turvavarusteista. Euro NCAP kiristää viiden tähden tulokseen oikeuttavia pisterajoja säännöllisesti, jotta autojen turvallisuuskehitys jatkuisi.

Testejä on tehty vuodesta 1997 lähtien ja autojen turvallisuuskehitys on ollut huimaa.

Esilämmitys tarpeen moottorille

Kun pakkanen paukkuu, moottori tarvitsee esilämmitystä. Esilämmitys pienentää auton pakokaasupäästöjä. Myös liikenneturvallisuus ja ajomukavuus paranevat, kun liikkeelle lähdettäessä lasit ovat huurteettomia ja matkustamo lämmin.

Esilämmitys säästää polttoainetta yleensä sitä enemmän, mitä vanhempi auto on, mutta sisätilanlämmittimen harkitsematon käyttö syö säästöjä.

Eniten hyötyä sisätilan lämmityksestä on pienillä pakkasilla, jolloin kosteus tiivistyy ja jäätyy kovaksi kalvoksi auton laseihin.

Toyota myy hybridiautoja

Toyotan hybridiautojen myynti kasvoi viime vuonna 83 prosenttia. Niitä toimitettiin asiakkaille 2 079 kappaletta. Täyshybridien suosion perustana ovat ajomukavuus, helppokäyttöisyys, alhainen melutaso sekä taloudellisuus.

Alhaisten hiilidioksidipäästöjen ohella hiukkas- ja typenoksidipäästöt ovat dieselautoihin verrattuna poikkeuksellisen alhaisella tasolla.

Toyotan koko henkilöautomyynnistä yli 15 prosenttia oli hybridimalleja.

Autoliitolta Norja-opas

Autoliitto julkaisee automatkailijan Norja-oppaan. Norja on yksi suomalaisten automatkailijoiden suosikkikohteista eksoottisten maisemiensa ja läheisyytensä ansiosta.

Maa sijoittuu edelleen kärkipäähän Autoliiton automatkailututkimuksissa. Vaikka Norja on Suomen naapurimaa, poikkeavat sen maisemat ja ilmasto hyvin paljon Suomesta.

Upeat vuonot ja vuoristot tarjoavat huikeita näköaloja sekä näyttäviä reittejä niin autolla kuin vaikka moottoripyörällä matkustaville. Kirja tuo apua kohteiden valintaan, vinkkejä edullisiin majoitusvaihtoehtoihin sekä hyvät ohjeet Norjassa autoiluun.

Škoda Yetille erilaiset katu- ja maastoversiot

Škoda Yeti hakee uutta vauhtia kahdella versiolla, joista Outdoor sopii kevyeen maastoajoon. Myös perusversion keula on pistetty uusiksi. Se on muotoiltu Škoda-perheen muiden mallien mukaisesti.

Yetin perusratkaisu on pysynyt samana. Koppa on neliskanttinen ja korkea. Sieltä näkee hyvin muun liikenteen ylitse.

Outdoorin tunnistaa ylös kurkottavasta takapohjan suojauksesta sekä tummista helmasuojista.

Auton luonteeseen sopii myös nelivetoinen versio.

Yetin hallintalaitteet sopivat hyvin käteen. Auton ajokäyttäytyminen on mallikasta. Se ei juurikaan kallistele tiukoissakaan mutkissa.

Toisaalta korkea ja kantikas auto ei ole täysin immuuni tuulenpuuskien heiluttelulle. Samasta syystä syvät ajourat saattavat autoa heilauttaa.

Koeajon aikana auton kojelautaan syttyi turha varoitus vääristä rengaspaineista. Ilmeisesti se johtui renkaiden pyörimisnopeuksia seuraavan anturin liukkailla keleillä tekemästä virhetulkinnasta.

Auton istuimet ovat käytännöllisen jämäkät.

Neljän ihmisen matkaseurueelle saa lisää väljyyttä keskimmäisen takaistuimen poistolla. Sen jälkeen laitimmaisia istuimia voi siirtää keskemmälle.

Tavaratilaa on kasvatettu yli 400 litraan.

Škodan tapaan tavaratilan käyttöä helpottavat erilaiset koukut ja verkot. Myös tavaratilan valo on irrotettavissa taskulampuksi.

Miinusta tulee korkeasta nostokynnyksestä. Ylös aukeava takaluukku vaati kunnon paiskauksen sulkeutuakseen. Takaluukku ja ikkuna likaantuvat herkästi, joten pyyhin on tarpeen.

Koeajoauton 1,4 litran bensamoottori riitti hyvin perhekäyttöön. Sen kulutus ei ollut aivan pienimmästä päästä. Bensaa paloi noin kahdeksan litraa sadalla kilometrillä.

Etuvetoisen Yetin lähtöhinta on painettu 21 000 euroon. DSG-automaatilla varustettu Elegance-neliveto maksaa yli 37 000 euroa.

JARMO PALOKALLIO

JARMO PALOKALLIO

Maastokelpoisen Outdoor-mallin tunnistaa tummista helmasuojista.

TEKNISET TIEDOT

Outdoor 1,4 Elegance DSG

Moottori 1,4 l
Teho 90 kW
Omamassa 1410 kg
Tavaratila 416 l
CO2-päästöt 154 g/km
EU-kulutus 6,6 l/100 km
Hinta 30 967 e

Tavaratila on monikäyttöinen. Taskulamppu kuuluu varustukseen.