LIIKENNE

Kone antaa poliisille vihjeen. Tarkistamme, pitääkö se paikkansa. **YLIKONSTAAPELI RISTO MAKSIMAINEN**

KARI LINDHOLM

Poliisin konesilmä lukee rekisterilaattoja paikaltaan ja liikkeestä. Laite toimii myös kaksikaistaisella tiellä, vesisateessa ja pimeällä.

Poliisin uusi kamera ratsaa vilunkiautot liikenteestä

Liikennevalvonnan tehokkuus hyppää pian uusiin sfääreihin, kun poliisi saa autoihinsa rekisterikilpiä automaattisesti syynäävän videolaitteiston.

Katsastamatta, verot maksamatta, anastettu, etsintäkuulutettu. Liikenteen seassa huristelee tuhansittain autoilijoita, jotka vähät välittävät yhteiskunnan asettamista maksuista ja säännöistä.

Poliisin tehonyrkki näille liikenteessä moukan tuurilla seilaaville on uusiin poliisiautoihin asennettava videovalvontalaitteisto. Se havaitsee liikennevirrasta niiden ajoneuvojen rekisteritunnukset, joissa kaikki ei ole kohdallaan. Tämä on mahdollista poliisiautojen kenttäjohtojärjestelmään (poke) syötettyjen ajoneuvorekisteritietojen perusteella.

”Järjestelmä on tarkoitus ottaa käyttöön ensi syksystä alkaen. Laiteasennukset ovat jo käynnissä, laitteisto on koekäytössä muutamissa autoissa”, kertoo liikennepoliisin ylikonstaapeli **Risto Maksimainen** Helsingistä.

Laitteet satoihin autoihin

Kajaanilaisen ajoneuvotietojärjestelmiin erikoistuneen Sunit Oy:n toimittamat videovalvontalaitteistot asennetaan näillä näkymin yhteensä 900 poliisiautoon eli suurimpaan osaan poliisin ajoneuvokalustosta. Rekisterikilven tunnistusta kaavaillaan 300 autoon.

”Voitimme Suomen poliisin järjestämän tarjouskilpailun viime syksynä. Järjestelmä on laajasti poliisin käytössä seuraavan kahden vuoden aikana. Tällä hetkellä laitetta käytetään esimerkiksi Puolassa ja Tanskassa”, Sunit Oy:n toimitusjohtaja **Jukka Suutari** kertoo.

Liikenteenvalvontatoimintoa, jossa laitteistoon liitetään keskinopeusmittari ja tutka, ei asenneta kaikkiin autoihin.

”Laitteella voidaan tallentaa ajonopeuksia, kuvata ohituksia ja punaista päin ajamista, konesilmä lukee samalla myös rekisteritunnuksia”, laitteen testaajiin lukeutuva Maksimainen selvittää.

Poliisi perustelee miljoonien eurojen arvoista hankintaa liikenneturvallisuuden kohentamisella.

Katsastamattomiin autoihin liittyy teknisten vikojen lisäksi usein muun muassa huumekuskeja, ajokortittomia kuskeja sekä rattijuopumuksia.

Laite piippaa prosentille

Maksimainen sanoo, että koekäytössä ollut laiteversio hälytti keskimäärin 10 ajoneuvon kohdalla tuhannesta eli joka sadannessa ajoneuvossa oli huomautettavaa.

Poliisi tarkisti nämä koneen antamat vinkit pysäyttämällä ajoneuvot, jotka kone plokkasi liikenteestä.

”Konesilmä on valtavan paljon tehokkaampi kuin ihmissilmä. Sillä aikaa, kun ihminen tarkistaa yhden ajoneuvon, kone ratsaa kymmeniä.”

Tieto rekisteritunnukseen liittyvistä epäselvyyksistä välittyy laitteen antamalla äänimerkillä konstaapelien tietoon sekunnissa tai kahdessa. Pimeällä kameran kuvauskykyä tehostetaan infrapunavalaisimella, jota ihmissilmä ei havaitse.

”Sakea lumituisku rajoittaa käyttöä, lumisia kilpiä laite ei tunnista. Jonkin verran tulee myös lukuvirheitä. Kuran takia E voidaan lukea F:ksi, mutta asia on helppo tarkistaa.”

Tietoturvasta ei ongelmia

Tietoturvan kannalta kuvaa keräävän laitteen käyttö ei aiheuta ongelmia kansalaisille. Tietosuojavaltuutetun mukaan laitteen tietokantaan syötetyt tiedot ovat poliisin tiedossa muutenkin.

”Vain ne rekisteritunnukset, jotka poliisiauton tietokoneelle imuroidaan työvuoron alussa, ovat tietokannassa”, Maksimainen vahvistaa.

Vaikka laite näennäisesti toimiikin automaattisesti, kyseessä ei ole sellainen automaattinen kameravalvonta, josta pitäisi ilmoittaa ennakolta, sillä laitetta käyttää ihminen.

Ohjelmisto on vaiheissa

Maailma on täynnä rekisteritunnuksiin liitettyä tietoa. Uuden valvontajärjestelmän ohjelmiston sisältö on vielä osittain avoin. Tällä hetkellä poliisijohto puntaroi, mitä tietoa laitteen avulla voidaan mistäkin rekisteristä hakea.

”Esimerkiksi sen kaltaisia rekistereitä, joihin Putinkin päätyi, ei laitteen avulla voi ainakaan lukea.”

Ajoneuvotiedot, jotka löytyvät Trafin rekistereistä, ovat poliisin vapaasti käytettävissä.

”Mikäli ajoneuvon omistajalla tai haltijalla on rikoshistoriaa, ja saadaanko kaikki se tieto ottaa järjestelmän kautta näkyville, on sitten eri asia”, Maksimainen sanoo.

Hyötyä olisi esimerkiksi Tullin poliisille välittämistä ulkomaisten ajoneuvojen rekisteritiedoista, jotka on liitetty huumausaineiden salakuljetukseen tai ihmiskauppaan.

”Laitteen kokeiluversio tunnisti ulkomaiset rekisterilaatat. Jos ajoneuvo oli ilmoitettu anastetuksi, siitä saatiin tieto.”

KARI LINDHOLM

Kamera-autoja Inaria myöten

INARI

Maamme pohjoisin uudella videovalvontalaitteistolla terästetty poliisin mustamaija kyntää kairaa Ylä-Lapissa Inarissa. Siellä parhaat vinkit rattijuoppojen tavanomaisesti käyttämistä tai katsastamattomista autoista on saatu tähän mennessä lainkuuliaisilta kansalaisilta.

”Tieto kulkee kylällä, tähän mennessä vastaan tulevien rekisteritunnukset on syötetty poke-järjestelmään lennosta ja käsivaralta. Sitten on pyörähdetty tarvittaessa epäillyn perään”, kuvailee Lapin poliisilaitoksen vanhempi konstaapeli **Pasi Mäkinen** Inarista.

Elämän valtavirta, nelostie halkaisee Ivalon kirkonkylän keskeltä kahtia. Inarin poliisi odottaakin uudelta lukulaitteelta rutkasti talkooapua ajoneuvojen valvontaan etenkin lomakautena, jolloin taajaman läpi porhaltaa päivittäin tuhansia ajoneuvoja tavallista enemmän.

”Turisteilla ei ole aina asiat kunnossa. Verot voivat olla maksamatta, vaikka istutaan uudessa johtotähdessä. Nelostietä päästään pian kampamaan melko tiheällä kammalla”, Mäkinen uskoo.

KARI LINDHOLM

”Uusi lukulaite tehostaa poliisin työtä, enää rekisterikilpiä ei tarvitse silmäillä entiseen malliin”, vanhempi konstaapeli Pasi Mäkinen Inarista kertoo.

» Nelostietä päästään pian kampamaan melko tiheällä kammalla.«

PASI MÄKINEN

Eri asia on, kuinka aktiivisesti poliisipartio pystyy puuttumaan laitteen ilmiantamiin rikkeisiin. Työn alla saattaa olla toisinaan kiireisempi keikka.

Siirtymät Suomen suurimman kunnan sisällä ovat pitkät. Inarissa työvuorossa on kerrallaan yksi hälytyspartio, joka liikkuu vuoronsa aikana 200–500 kilometriä. Taajamien ulkopuolella partioautoa vastaan talsii etupäässä poroja, joskus ahma tai susi.

”Toisinaan kohdataan kyllä autojakin, vaikka ovathan ne välillä harvassa.”

KARI LINDHOLM

Sakotus nopeutuu

Kaikki automaattivalvonnan ylinopeusjutut käsitellään jatkossa Helsingin Malmin liikennevalvontakeskuksessa. Uusi keskus lupaa ripeää toimintaa. Peltipoliisien kuvaamista ylinopeuksista lähtee huomautus tai rikesakko alle minuutissa.

Automaattinen liikennevalvonta on melkoinen rahantekokone valtiolle. Samalla sen katsotaan parantaneen liikenneturvallisuutta.

”Automaattinen nopeusvalvonta on yksi tehokkaimmista tavoista lisätä liikenneturvallisuutta. Automaattisella valvonnalla voitaisiin valvoa nykyistä laajemmin liikennevalojen noudattamista, turvavöiden käyttöä ja ajoneuvojen turvavälejä”, sisäministeriministeri **Päivi Räsänen** (kd.) sanoi keskuksen avajaisissa viime viikolla.

Liikennevalvontakeskuksen kautta kulkee vuodessa yli 384 000 tapausta. Vuoden jokaiselle päivälle eriasteisia väärinkäytöksiä riittää 1 300.

Noin minuutin käsittelyaika kuluu siihen, kun käsittelijä avaa kuvan, selvittää auton omistajan ja tulostaa sakon.

MT

MINUN AUTONI

Caprin katsastus oli jännitysnäytelmä, Antti Kouvonen kirjoittaa.

Ford Caprilla komeata kyytiä

Oli vuosi kahdeksanviis, kauan on aikaa siis. Siis siitä kun ostin ensimmäisen autoni eli Ford Caprin.

Autokuume oli kova, eikä vielä täysi-ikäisyyttä nuorella miehellä mittarissa. Ajokortin ajo oli kuukautta vaille valmis. Mutta niin vain isä ajoi pojan autokauppiaan pihalle.

Maksoin auton rahoilla, jotka olin tienannut maatalouslomituksilla ja raksahommilla. Olin onnellinen punaisen Caprin omistaja. Vaihdossa meni Yamaha moottoripyöräni. Taas tuli otettua yksi askel miesten maailmaan.

Caprissa oli ritilä takaikkunassa, tummennetut takaikkunat, pisarapeili ja istuimet mustaa keinonahkaa. Se oli harvinaisempi menopeli kuin Toyota Corollat tai Ford Escortit.

Caprissa oli tosin vika poikineen mutta se ei minua haitannut, koska olin valmistunut keväällä autonasentajaksi.

Autonosto tapahtui lokakuussa ja luntakin sateli. Caprissa oli erittäin kuluneet ja leveät kesärenkaat. Matkan jännitystä ajatus, että jos nyt joudun ratsiaan, ajokortin saaminen siirtyisi vuodella eteenpäin. Se olisi ollut kova pettymys.

Minä ajoin isän perässä ja reittimme kulki niin syrjäisiä teitä pitkin kotiin kuin mahdollista.

Niin vain pääsin turvallisesti kotiin. Ajoin auton autotalliin. Capri oli siitä lähtien silmäteräni ja aika kului sitä korjaillessa. Nyt oli maltettava odottaa virallista ajokorttia ennen liikkeelle lähtöä.

Kirjallinen koe ja inssiajo menivät läpi leikiten vaikka keli oli todella liukas. Sitten vain ajamaan pitkin poikin maanteitä ja nauttimaan vauhdinhurmasta ja mahdollisista ihailevista ja ehkä kateellisistakin katseista.

Seuraavat ylimääräiset sydämenlyönnit aiheutui viedessäni Capria katsastukseen. Tiesin autoa ostaessani, että siihen oli vaihdettu suurempi moottori, mutta sitä ei oltu muutoskatsastettu. Ajattelin, että ei sitä kukaan huomaa.

No, tämä katsastusmies oli tavallista tarkkasilmäisempi. Hän kertoi, että muutoskatsastus on tehtävä ja niin oli lähdettävä Capria korjaamaan.

Ensin oli haettava postitse ARK:lta lupapaperi moottorinvaihtoon. Luvassa kerrottiin että autoon oli vaihdettava isommat jarrut. Eipä muuta kuin tuumasta toimeen. Pienemmät korjaukset meni siinä sivussa.

Uusintakatsastus meni läpi. Niin ajelin Caprilla pari vuotta. Koska asuin maalla ja sorateitä riitti, päätin lopulta vaihtaa auton paremmin sorateillä kulkevaan menopeliin.

ANTTI KOUVONEN
Nuijamaa

MAIKKI KULMALA

Courierin muotoilussa on sukulaisuutta Fiestaan.

Näppärä paku pieniin kuljetustarpeisiin

FRANKFURT AM MAIN (MT)

Viime vuosina melkoisesti Transit-hyötyajoneuvoperhettään uudistanut Ford iskee uutuutena markkinoille pikkupakuihin kuuluvan Transit Courierin. Se tulee Suomeen kesällä.

Näppärässä korimallissa on enimmillään tavaratilaa 2,3 kuutiometriä. Sinne saa mukavasti joko pienet kuljetukset tai työkalut. Sivuliukuovet helpottavat lastausta ja avautuvat liukkaasti.

Tilaa on suurimmassa tavaratilaversiossa kahdelle etumatkustajalle. Viisipaikkaista Kombi-versiota Suomeen ei tuoda.

Lyhyt koeajolenkki saksalaisteillä kertoi, että istuimet ovat kohentuneet aiempiin Transit-kokemuksiin verrattuna.

Henkilöautomainen ajotuntuma ja hyvä näkyvyys tekevät autosta kaupunkiliikenteessä sujuvan kuljetettavan.

Myös vaihteiston välityssuhteet ovat kohdillaan, eikä ajo-oloihin nähden liian ison vaihteen käyttäminen sammuttanut autoa. Polttoainetta säästävä auto-stop-start -järjestelmä kuitenkin sammutti auton heti, kun sillä joutui odottelemaan esimerkiksi liikennevaloissa.

Diesel tai bensiini

Suomeen Courieria tuodaan kolmena eri moottoriversiona, joihin yhdistyy 5-vaihteinen manuaalivaihteisto. Automaattivaihteistoa ei ole luvassa, koska sille ei valmistajan mukaan ole Euroopassa kysyntää.

1,5-litraisella TDCi-dieselillä on enimmillään tehoja 55 kilowattia, 1,6-litraisella TDCi-dieselillä 70 ja 1,0-litraisella EcoBoost-bensiinillä 74 kilowattia.

Hiilidioksidipäästöt pienemmällä dieselmoottoriversiolla ovat 103 ja isommalla 100 grammaa kilometrillä. Bensiinimoottorilla päästöt ovat 119 grammaa.

Dieseleitten yhdistetyksi kulutukseksi valmistaja ilmoittaa 3,9 ja 3,8 litraa sadalla kilometrillä. Bensiiniä kuluu 5,2 litraa.

Suurin kantavuus dieseleillä on 655 kiloa ja bensiinimoottorisella 645 kiloa.

Courierit on saatavilla vain Trend-varustelutasoisina. Siihen kuuluu muun muassa ajovakauden hallintajärjestelmä ja ilmastointi. Valinnaisvarusteina on saatavilla ikkunallinen sivuliukuovi oikealle ja sivuliukuovi myös kuljettajan puolelle sekä vakionopeudensäädin.

MAIKKI KULMALA

TEKNISET TIEDOT

Transit Courier 1,6 l 95PS TDCi

Moottori 1,560 l
Teho 70 kW
Vääntö 215 Nm
Omamassa 1 140 kg
Tavaratila 2,3 m3
EU-kulutus 3,8 l/100 km
CO2-päästöt 100 g/km
Hinta 20 786,55 euroa