LIIKENNE

Laittomia valosarjoja myydään täysin vapaasti. Kauppiaat eivät kysele käyttötarkoituksen perään. **YLIKONSTAAPELI PASI VARTIONIEMI, LAPIN POLIISILAITOS**

Laittomat ksenonit sokaisevat liikenteessä

Autojen alkuperäisiä halogeeniajovaloja korvataan hanakasti laittomilla ksenonmuutossarjoilla, jotka häikäisevät liikenteessä paljon pahemmin kuin parjatut sumuvalot.

ROVANIEMI
Iäkkäiden autojen himmeäksi painuneita halogeeniajovaloja on ryhdytty viime aikoina korvaamaan huomattavasti kirkkaammilla ksenon- eli kaasupurkausvaloilla. Laittomilla lampuilla sokaistaan vastaantulijat.

”Vilkkailla tieosuuksilla yksikin tällainen laiton valoviritys saattaa sokaista pahimmillaan jopa tuhansia vastaantulijoita”, Lapin poliisilaitoksen ylikonstaapeli **Pasi Vartioniemi** vertaa.

Vartioniemen mukaan ksenonit autonsa keulalle vaihtanut kuski näkee tien tapahtumat entistä paremmin, mutta vastaantulijat voivat sokaistua useiksi sekunneiksi.

Nuorten miesten tauti

Poliisin mukaan tämä innokas ajovalojen tuunaus, johon etenkin nuoret miehet syyllistyvät, on poikinut tien päälle merkittävän liikenneturvallisuusriskin viime vuosien aikana.

”Esimerkiksi auto, joka ajaa 80 kilometrin tuntinopeudella, kulkee 22 metriä sekunnissa, viidessä sekunnissa 110 metrin matkan. Se on pitkä matka sokkona ajettavaksi.”

Ei tarvita enää kuin se mustiin vaatteisiin sonnustautunut heijastimeton jalankulkija, niin ainekset katastrofiin ovat koossa.

Hajavalo häikäisee

Valaisimen valokuvio on heijastimen ja polttimon yhteispelin tulos. Häikäisy johtuu siitä, että halogeenipolttimolle suunniteltu umpio yleensä heijastaa runsaasti kirkasta hajavaloa, kun siihen asennetaan ksenonpoltin.

Laittomien ksenonien häikäisy on monin verroin pahempi kuin väärin käytetyillä sumuvaloilla, jotka nekin ovat yhä tieliikenteessä ongelmana etenkin syksyisin ja talvisin.

”Uusin villitys on, että sumuvaloihin vaihdetaan led-polttimot. Silloin valokuvio voi muuttua, ja sumuvalaisin saattaa häikäistä entistä pahemmin.”

Vartioniemen mukaan ksenon-muutossarjojen nopeasti halventuneet hinnat ovat osasyyllinen ongelmaan. Ksenoneita voi hankkia jo muutamalla kympillä.

”Laittomia valosarjoja myydään täysin vapaasti. Kauppiaat eivät kysele käyttötarkoituksen perään.”

Ratsioita päivittäin

Lapissa poliisi joutuu puuttumaan tee se itse -ksenonviritelmiin päivittäin. Vuodessa tapauksia kertyy satoja. Väärinkäytökset yleistyvät ensimmäisistä syyspimeistä lähtien.

Ongelmalliseksi ksenonmuutossarjan jälkiasentamisen tekee se, että halogeeniumpioita ei ole suunniteltu monta kertaa kirkkaammilla ksenonpolttimoille.

Jos jälkiasennettujen kaasupurkausvalojen kirkkaus ylittää 2 000 lumenia, niihin sovelletaan niin sanottuja ECE-säännöksiä.

YK:n Euroopan talouskomissio ECE laatii säännöksiä muun muassa autojen varustelusta.

ECE-säännökset täyttävien ksenonvalojen umpiossa on E-merkintä. Ksenonvaloille hyväksytyssä umpiossa on lisäksi DC-, DR- tai DCR-merkintä: DC lähivaloumpiolle, DR kaukovaloumpiolle ja DCR lähi- ja kaukovaloumpiolle.

Automaattinen korkeudensäätö on pakollinen lokakuussa vuonna 2000 rekisteröidyissä ja sitä uudemmissa autoissa. Ajovalojen pesulaitteet vaaditaan jälkiasenteisiin ksenonumpioihin aina.

”Valaisimen pitää olla kokonaisuudessaan hyväksytty siinä käytettävälle polttimolle. H-kantaisten jälkiasennussarjojen polttimoista puuttuu lisäksi E-hyväksyntä”, Vartioniemi kiteyttää.

Tilalle ksenonumpiot

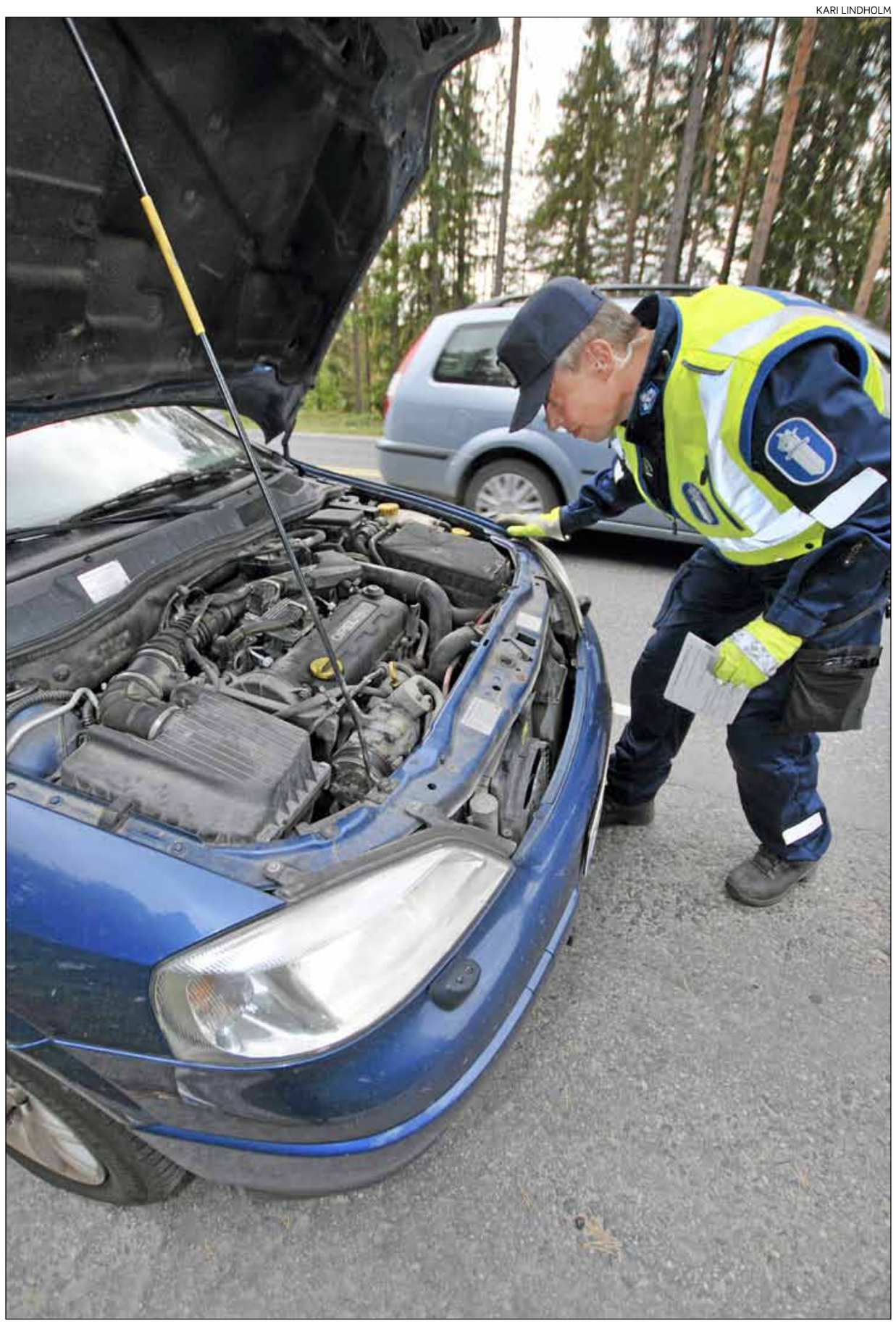
On mahdollista asentaa halogeenivaloilla varustettuun autoon ksenonvalot laillisesti siten, että vanhat umpiot korvataan kyseiseen automalliin valmistetuilla, ksenonvaloille tarkoitetuilla umpioilla. Näitä on saatavilla merkkiliikkeistä ja autopurkamoilta. Lisäksi on huomioitava automaattisen korkeudensäädön ja valojen pesurien vaatimukset.

Laittomilla ksenoneilla autonsa tuunanneita ensikertalaisia rangaistaan pääsääntöisesti rikesakolla. Lisäksi rekisteriotteeseen kirjataan määräys valojen korjaamiseksi lailliseen kuntoon.

”Jos korjauskehotusta ei noudateta, seurauksena on rangaistusvaatimus eli päiväsakko. Autosta poistetaan viime kädessä kilvet.”

KARI LINDHOLM

KARI LINDHOLM

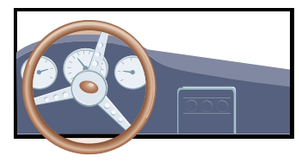


Auton ajovalojen laillisuutta tarkastava ylikonstaapeli Pasi Vartioniemi sanoo, että Lapissa poliisi joutuu pysäyttämään autoja laittomien ksenonvalojen takia päivittäin.

MINUN AUTONI

Kari Kaartama kierteli Wartburgilla Suomea ja Pohjoismaita.

Yllätys tuli taloon



Aloimme katsella uutta autoa vuonna 1960 ja päädyimme Wartburgiin, tarkemmin sanottuna De Luxe -malliin. Länsiautoa olisi tehnyt mieli, mutta niitä olisi joutunut jonottamaan ties kuinka kauan.

Olin juuri saanut ajokortin ja jännittyneenä odotin koko päivän uutta autoa. Kun hän sitten illansuussa ajoi pihaan, levähtivät silmäni suureksi, sillä auto olikin Wartburg Coupé.

Isä oli nähnyt autoliikkeen näyteikkunassa myynnissä toimitusjohtajan käytössä jonkin aikaa olleen Coupén ja ihastunut siihen niin, että päätti ostaa sen. En tiedä, paljonko hän siitä maksoi, mutta uutena De Luxen hinta oli 599 000 markkaa ja Coupén hinta 723 000 markkaa.

Auto oli todella kaunis ja sen muotoilua oli kiitelty laajasti Euroopassa. Se oli kuulemma ollut jossain elokuvassakin yhdessä Liisa Tuomen kanssa. Suomeen Coupé-malleja tuli aikoinaan tietääkseni vain kolme kappaletta.

Autolla kierrettiin laajalti Suomessa ja kerran käytiin myös Oslossa. Etuvetoisena sillä oli myös hyvä ajaa talvella. Ainoana ongelmana olivat suojasäät, sillä silloin kaasutin helposti jäätyi. Kun autossa ei ollut vesipumppua, tuli kesähelteellä vastaavasti joskus taukoja, kun moottoria jäähdyteltiin.

Kun isäni päätti vaihtaa autoa, minä ostin häneltä Wartburgin. Se oli ensimmäinen oma autoni. Talvella 1966 käydessäni vanhempieni luona huomasin läheisen järven jäällä jäärataajot, joihin sitten piti päästä.

Siihen aikaan ajettiin vielä aika usein talvellakin kesärenkailla. Niin minullakin oli kesärenkaat, mutta ei se kilpailemista haitannut, sillä siellä oli erikseen sarja kesärengasautoille.

Huolsin auton säännöllisesti ja auto toimi ihan kiitettävästi lukuun ottamatta yhtä kertaa. Olin Helsingissä liikenteessä ja lähestyin Mechelininkadulla liikennevaloja, kun ne vaihtuivat keltaiseksi. Tein paniikkijarrutuksen, mutta vauhti pysähtyi vasta edellä ajaneen Mersun puskuriin, joka osui onnekkaasti oman autoni etulamppujen ja puskurin väliin. Syynä oli jarruputken halkeaminen.

Mutta saksalaiset tekivät kovapeltisiä laatuautoja, Mersuun ei tullut mitään havaittavaa vahinkoa ja Wartburginkin vahingot jäivät erittäin pieniksi.

Wartburgin myin 1960-luvun lopulla, kun perhe kasvoi.

Vuonna 2002 huomasin, että Oulussa oli myytävänä huonokuntoinen Wartburg Coupé. Ostin sen itselleni syntymäpäivälahjaksi.

Kun päivätyöt jäivät, Wartburgin kanssa puuhaa riitti seitsemäksi vuodeksi. Sain sen kuntoon Vapuksi 2009. Nyt olen ajellut sillä vuosittain muutaman kerran kesässä.

KARI KAARTAMA
Nurmijärvi

Ammattipätevyys 107 000 kuljettajalla

Kuorma- tai linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutuksen hankki syyskuun määräaikaan mennessä 107 000 kuljettajaa, selviää Trafin tilastoista. Se on alunperin odotettua enemmän.

Ammattipätevyyttä tarvitsevien kuljettajien määrä ei ollut selvillä etukäteen, mutta heidän määrän arveltiin jäävän alle 100 000 kuljettajaan. Trafin tulkinnan mukaan arvion ylittyminen kertoo ennen kaikkea alan sitoutumisesta asiaan.

”Raskaan liikenteen kuljettajat ja alan yritykset ottivat jatkokoulutuksen tosissaan ja hoitivat asian hienosti”, kiittää pääjohtaja **Kari Wihlman.**

Nykyään kaikki ammattipätevyyden alaisia ajoja suorittavat kuljettajat kuuluvat ammattipätevyyden piiriin ja he ylläpitävät ammattitaitoaan säännöllisesti viiden vuoden jaksoissa. Ammattipätevyyttä ei tarvitse maa- ja metsätalouden omiin ajoihin ja esimerkiksi omien työvälineiden kuljettamiseen.

Ammattipätevyyden hankkiminen jäi osalla kuljettajista varsin viime tippaan. Siksi kurssien laatuun ei välttämättä ehtinyt kiinnittää tarpeeksi huomiota.

”Nyt kun ammattipätevyyden ylläpito on osa ammattikuljettajien arkea, niin suoritettavat viisi koulutuspäivää kannattaakin hajauttaa mahdollisimman tehokkaasti koko viiden vuoden jaksolle ja miettiä, minkä tyyppinen koulutus tukisi parhaiten omaa ammattitaitoa ja jaksamista työelämässä”, toteaa yksikönpäällikkö **Marko Rajamäki**.

Viidestä koulutuspäivästä yhden koulutuspäivän aihe on ennakoivan ajotavan vahvistavaa koulutusta, muiden päivien aiheet ovat varsin vapaasti räätälöitävissä omien tarpeiden mukaan.

Trafin tarkoituksena on kehittää ammattipätevyyden jatkokoulutusta edelleen, jotta se vastaisi paremmin liikenteen ammattilaisten tarpeita. Koulutusta koskevia ideoita ja palautteita saa mielellään antaa Trafin nettisivujen kautta.

JARMO PALOKALLIO

Nuoret kohentamaan turvallisuutta

Nuoret halutaan kohentamaan omaa liikenneturvallisuuttaan ja ideoimaan muutenkin liikenneturvallisuustyötä.

Liikenne- ja kuntaministeri **Paula Risikko** (kok.) on kutsunut Nuorten ääni liikenneturvallisuudelle -hankkeeseen 13 kummikoulua: 2 alakoulua, 4 yläkoulua, 3 lukiota ja 4 ammattikoulua. Kummikoulut ovat mukana kevääseen 2016 saakka.

Koulut edustavat erilaisia liikenneympäristöjä maaseudusta suuriin kaupunkeihin.

Nuorten ajatuksia kuullaan tieliikennelain kokonaisuudistuksessa sekä ajokoulutusuudistuksen valmistelussa.

Hanke toteutetaan yhdessä liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenteen turvallisuusviraston Trafin, Liikenneturvan, poliisihallituksen sekä kummikoulujen kanssa.

Taustalla on huoli nuorten liikenneturvallisuudesta. Suomessa 15–20-vuotiaita kuolee liikenteessä lähes kaksinkertainen määrä verrattuna tilastojen mukaan turvallisimpiin maihin.

MT

Nissanilta sähköllä kulkeva pakettiauto

OULU (MT)
Auto lähtee liikkeelle ääneti kuin haamu. Moottori ei ulvo muutenkaan, sillä alla on täyssähköinen auto.

Kesällä markkinoille tullut pakettiauto Nissan e-NV200 ei ajaessa tunnu tavallista automaattivaihteista ajokkia kummemmalta.

Auto kulkee noin 120 kilometrin toimintasäteellä.

Maaseudun postiautoksi sähkö-Nissanista ei siis ole, mutta kaupungissa se voi olla varteenotettava vaihtoehto esimerkiksi jakelufirmalle.

Sanomalehden kolahduksesta tulee kovempi ääni kuin autosta.

Puolen tunnin pikalatauksella akku täyttyy 80-prosenttisesti.

Öisin auto kannattaa ladata täyteen.

Uutena pakettiauto maksaa noin 33 000 euroa.

Käyttökustannukset ovat vähäiset, koska auto ei tarvitse polttoainetta. Lisäksi auton akun lataaminen on monissa paikoissa vielä toistaiseksi ilmaista.

Lisää latauspisteitä

Oulun Energia on mukana älykästä sähköistä liikennettä edistävässä Eve-hankkeessa. Sen tavoite on luoda edellytykset sähköautojen yleistymiselle.

”Kartoitamme valmiuksia kattavalle latauspisteverkostolle”, Oulun Energian liiketoimintajohtaja **Arto Sutinen** sanoi Sähköllä liikenteessä -päivässä torstaina Oulussa.

Kokkolassa, Pietarsaaressa ja Ylivieskassa toimiva ammattikorkeakoulu Centria tutkii sähköautojen kestävyyttä arktisissa olosuhteissa. Koulu kehittää sähköautojen ja järjestelmien testausympäristöä.

”Sähköauton pitää Pohjois-Suomessa kestää jopa 50 asteen pakkasia ja kesällä yötä päivää paahtavaa aurinkoa”, projektipäällikkö **Sakari Nokela** totesi.

Suomessa on rekisteröity lähes 600 sähköautoa. Vuoden aikana määrä on lähes kaksinkertaistunut. Julkisia latauspisteitä toivotaan kuitenkin lisää.

Suomen pohjoisin julkinen sähköauton latauspiste on Kemissä.

Autokauppiaat toivovat, että latauspisteiden verkosto kattaisi koko maan. Silloin autoilijan ei tarvitsisi huolehtia, mihin autolla voi mennä.

Sähköautoilun vaikutukset ilmastoon ovat pienet, mikäli käytetty sähkö on tuotettu muulla kuin fossiilisilla polttoaineilla.

SUVI NIEMI

PEKKA FALI

Nissanin sähkökäyttöinen pakettiauto e-NV200 tuli markkinoille tänä kesänä.

OMINAISUUDET

Nissan e-NV200

Moottori täysin sähkötoiminen
Vääntö 254 Nm
Teho 80 kW
Tavaratila 4,2 m³
Energiakulut 1,8 e/100 km
Hinta noin 33 000 e

Sähköauto voidaan ladata joko latauspisteessä tai erillisen laturin avulla sopivasta pistorasiasta.

Pakettiauton kuormatilaan mahtuu vaivatta kaksi eurolavaa, automyyjä Tomi Rahikkala esittelee.