



Vaikka harjasit auton puhtaaksi lumesta joka päivä, lumi peitti sen joka yö uudestaan. Ympäri vuotisten suorituskyky ei lakannut ihmetyttämästä syvimmästäkään lumessa pikkuteillä.

Kaksi kesää ja jo kolmatta talveaan kulkevilla nk. ympäri vuotisilla eli allseason-renkailla pitikin vielä joutua elämäni ehkä pahimpaan ja pisimpään talvimyräkkään. Sitä kesti yli 1 500 km.

Matka havahdutti moneen Suomen talviliikenteessä!

Helsingistä Lappiin testaamaan jo kolmatta talveaan kulkevia ympäri vuotiseen käyttöön tarkoitettuja Continental AllSeason renkaita. Tukikohtana Pudasjärven Isosyötteen mäkimaisemat. En aavistanut, mihin jouduin. Sääennuste 750 km matkalle: Helsinki +4C, Pudasjärvi -4C, sadetta koko matkalla.

Hengenvaara alkoi 21.12. kello 08, kun valaistus lakkasi Lahden moottoritieellä. Rankkasateessa pyyhkijät täysillä, silti jatkuva vesikelmu tuulilasilla, mustaa kuin ryssän helvetissä. Musta asfaltti imi autosta kaiken valon, näkyvyys sata metriä, josta rekkojen takavalot tulivat vastaan väläyksittäin vesiroiskeessa. Renkaista ei merkkiä vesiliirrosta edes vetisissä ajourissa.

**Opetus: Sysimusta, sileänliukas asfaltti imee kaiken valon ja vaarantaa liikenneturvallisuutta!
aleampi asfaltti olisi
valon kannalta turvallisempi.
Karkeampi asfaltti vähentäisi
vesiliirtoriskiä!**

Va

Lusista 1-2 -kaistaiseksi muuttuva tie kohti Jyväskylää toi eteen myös kuorma-autojen vetämiä autojonoja. 2-kaistaisilla ohitusosuuksilla niistä pääsi sateessa ja pimeydessä turvallisesti ohi.

Autojonot toimivat varoitusmerkkeinä.

Kokemus opettaa varomaan niitä. Niissä voi sattua mitä tahansa. Jää joko hänille reilulla välimatkalla edellä ajavaan tai yritä ohi.

Jyväskylä toi harmaan päivän. +1C muuttui -1C:ksi ja sade alijäähtyneeksi tihkuksi. Ajourissa asfaltti muuttui pääkalloliukkaaksi. Ohut lumikerros ajourien välissä tarjosiyllättävän hyvää pitoa. 3-5 auton jonoja alkoi tulla perä edellä vastaan. Ne kulkivat 10-15 km/t sallittua hitaammin. Ohitusten jälkeen paluu ohuen lumipeitteen yli ajouriin lipsutteli herkästi autoa sivusuunnassa. Ympärivuotisten vankka pito lumessa ihastutti.

Viitasaaren tasalta jäätävä tihku muuttui lumisateeksi. Tuuli puhalsi lunta asfalttia pitkin. Valkoinen reunaviiva ja ohituskieltoviivat välkkyivät lumen läpi ja katosivat vähitellen lumen alle.

Kuka idiootti vaihtoi

keltaiset keski- ja reunaviivat

lumivalkoisiksi lumi-Suomessa

– muka myötäjäisinä kansainvälisyydelle?

On sitten satoja liikennekuolemia

omatunnollaan!

Punaoranssi olisi oikea väri reuna- ja keskiviivoille Suomessa.

Pihtiputaalta Joulunalusliikenne pohjoiseen vilkastui. Päivä pimeni, lumentulo kiihtyi, näkyvyys heikkeni. 80 km/t perusrajoitus vaihtui yhä useammin satasen osuuksiksi ja autojen nopeuserot kasvoivat suuriksi.

75-60 km/t matelevat autojonot lisääntyivät ja kasvoivat. 5-10 auton jonoista ei päässyt kerralla ohi. Pakko löytää hetkellinen ”väliasema” jonon keskeltä. Tiiviisti pakkautuva jono elää kuin haitari. Nopeus vaihtelee ja välimatkat edellä ajaviin ovat hullun pieniä. Jono on vaarallinen muodostelma, josta usein tehdään harkitsemattomia irtiottoja.



Sisäministeri Krista Mikkonen, missä poliisi kun teillä sattuu?

YHTEISPELILLÄ SE SUJUU Jonon ensimmäisenä ajavalla on oikeus ajaa juuri niin hiljaa kuin turvalliseksi tuntee. Sen takana toisena ajava synnyttää jonon ajamalla tiukasti kannoilla. Kolmanneksi perään tullut joutuu ohittamaan kaksi edellä ajavaa kerralla – tai jäämään kolmanneksi ja kasvattamaan jonoa.

Pakk

o kysyä: Miksi Suomessa

jonon ensimmäisenä ajava viis

välittää (taustapeilistä) taakseen

kertyvästä jonosta osaamatta

poiketa tien sivuun päästämään

peräänsä kertyneet ohi?

Ja miksi jonossa kakkoseksi jättäytyvä

ei huomaa jättää niin pitkää

väliä ensimmäisenä ajavaan,

että takaa tulevat pääsevät väliin

ja siitä ”jonoveturin” ohi?

Kärsämäelle mennessä ja siitä Rantsilan tasalle ilman lämpötila oli pudonnut kolmeen pakkasasteeseen. Lumen tulo oli yltynyt myrskyksi ja näkyvyys umpipimeässä pudonnut minimiin. Yhä useammin kuorma-auto veti lunta sakeasti pölyyttäen pitkiä jonoja 75-80 km/t nopeudella satasen alueilla. Ohituksessa oli pakko päästä ensimmäiseksi kuorma-auton perään ja siitä tiiraila pölyävän lumiasteen läpi päästelemään vastaantulevan valoista, riittikö suoraa kuorma-autonkin ohitukseen.

Koko 1 500 km:n ajomatkan kymmenissä lumipölyohituksissa

YKSI AINOA kuorma-auto

(ruotsalaisissa kilvissä – totta kai!)

teki sen, millä kuorma-auton

kuljettaja voi helpottaa ja

varmistaa ohituksia: näyttämällä

suuntavilkullaan oikealle, kun

näköalapaikaltaan arvioi ohitusmahdollisuuden

turvalliseksi

perässään ajavalle. Suuntavilkun

näytöllä vasemmalle estetään

ohitusyritys.

Jonossa ensimmäisenä ajava henkilöauto voisi samalla tavalla suuntavilkullaan tehdä tilaa ja purkaa taakseen syntyvää jonoa. Merkkikieli auttaa, sujuvoittaa, mutta ei silti poista ohittajan täyttä vastuuta ohituksen onnistumisesta.

Ohitusavusta, toisen vaivannäöstä, pitää myös kiittää! Suomalainen autoilija ei ymmärrä kiittää.

**Hyvä tapa kiittää ohitusavusta, □
jos oman auton takaikkuna □
on puhdas, on nostaa kättä ratilta □
kiitokseksi. Toinen, kansainvälinen □
tapa, on ohituksen □
jälkeen näyttää suuntavilkulla □
oikea-vasen-oikea-vasen sarjaa. □
Yleensä vastaus tulee ohitetulta □
lyhyenä valomerkinä.**

Se on turvallisuusyhteispeliä, jota tieliikenteessämme kaivataan!



Liikenneministeri Timo Harakka, missä liikenteen yhteispeli?

KIROTUT VASEMMALLE KÄÄNTYJÄT 1 500 km:n ainoa vaaratilanne syntyi säkkipimeässä lumipyryssä satasen alueella ennen Pudasjärveä. Seitsemän auton jono kulki paksussa lumisohjossa 65- 70 km/t. Tunsin paikan. Tyhjää suoraa riitti ainakin 1,5 km. Kun lähdin ohittamaan, jono äkkiä tiivistyi. Ja samalla jonon kärkiauto kääntyi äkkiarvaamatta vasemmalle – pienelle metsätielle! Äkkijarrutuksessa en ehtinyt nähdä, käyttikö kääntyvä vilkkua lainkaan.

**pääja □
hengenvaarallisia, □
tappavia! Miksei niistä □
puhuta enemmän? Kääntyjän □
PITÄÄ varmistaa, ettei kenellekään □
ulkopuoliselle koidu vaaraa □
– esimerkiksi pysähtymällä □
turvallisesti tien oikeaan laitaan □
kunnes tie on varmasti vapaa □
muusta liikenteestä.**

**Vasemmalle kääntymiset
valtateiltä ovat**

Matkalla syntyi vielä yksi turhauttava havainto:

Miksi ohituskieltopaikat

kuin myös 80:n

ja satasen nopeusrajoitusosuudet

syntyvät pitkin matkaa täysin

epäjohdonmukaisesti, kuin

sattumanvaraisina päätöksinä

eri planeetoilta?

Miksi esimerkiksi Rantsila-Temmes-Liminka pitkillä yksitoikkoisilla suorilla on 80 km/t ja Pihtipudas-Kärsämäki- Rantsila mutkaisillakin osuuksilla 100 km/t? Paljastaako epäjohdonmukaisuus ELY-keskusten päättäjien ikä-, päättelyja ajotaitoeroja?



Kaksi kesää ja jo kolmatta talvea ajettut ympärivuotiset renkaat kuljettivat varmasti kuin parhaat talvirenkaat kaikkiaan 2 000 km:n lumisella testimatalla.

PALUU TOISINTONA Paluumatka Isosyöte-Helsinki alkoi -11C pakkasesta nopeaan lämpenemiseen neljään miinusasteeseen. Kosteus tiivistyi tien pintaan "asfalttiluisteluksi" Ouluun saakka ja sieltä eteenpäin ankarassa lumituiskussa ja sakeassa lumipölyssä aina Lusiin ja Lahden moottoritien alkuun. Samat lumimyräkät säkkipimeässä, kuorma- ja henkilöautojen vetämät lumipölyiset autojonot toistuivat paluumatkalla aina Helsingin -1,5C lämpötilaan.

Turha niitä on selostaa uudestaan. Suomalaisilla pää- ja valtateillä kuolema on koko ajan läsnä ja lähellä.

Eikä ainuttakaan poliisiautoa

saati aura-autoa näkynyt

koko 1 500 km:n ajomatalla

joulun liikenteessä etelästä pohjoiseen

ja takaisin.

Se on Suomessa maan tapa - ja liikennekuolemien kaksinkertainen määrä verrattuna rajanaapureihimme Ruotsiin ja Norjaan.