

Tärinäraitoja

Turvallisuus on monesta kiinni

Kännykkä

Kuljettaja lähetti ajaessaan tekstiviestiä, ja se johti nelivuotiaan lapsen kuolemaan Norjassa. Päälle ajoa edeltävinä viitenä minuuttina kuljettaja naputteli kaksi tekstiviestiä ja vastaanotti yhden. Pelastuslaitokselle ilmoitettiin onnettomuudesta kaksi minuuttia sen jälkeen, kun kuljettaja oli lähettänyt viimeisen viestinsä. Ei siis yksin puhelu, vaan myös puhelimen muu käsittely voi olla tuhoisaa. Yhdysvaltalaisen tutkimuksen mukaan 3 % kuljettajista käyttää ajaessaan kännykkää. Kännykkää käyttäneistä kuljettajista 76 % käytti turvavyötä, kun muista kuljettajista turvavyötä käytti 83%. Kännykän käyttäjät ilmeisesti suhtautuvat muutenkin turvallisuuteen välinpitämättömämmin.

Iäkkäät

Eräät tutkijat pitävät selvitettyinä, että iäkäskuljettajat eivät ole riski, paitsi jos onnettomuudet suhteutetaan ajomääriin. Osa ikäkuskien korkeammasta riskistä aiheutuu opitun ajotavan vaihtamisesta luonteeltaan toisenlaiseen liikenteeseen soveltuvaksi. Esimerkiksi ajaminen ruuhkaliikenteessä lisää onnettomuusmahdollisuuksia enemmän kuin ajaminen moottoritiellä. Huolimatta lisääntyneestä riskistä suhteessa suoritteeseen ja verrattuna keski-ikäisiin kuljettajiin ikäkuljettajat olivat yhtä turvallisia kuin muidenkin ikäryhmien kuljettajat ajattaessa moottoritiellä. Pimeän ajan riskit ovat yhtä alhaiset kuin millä tahansa muulla ikäryhmällä.

Keskiviivan tärinäraidat

Keskiviivan tärinäraidoilla on saavutettu hyviä tuloksia Yhdysvalloissa. Aiemmin tärinäraitoja asennettiin vain tien reunaviivoille. Keskiviivan tärinäraidat vähentävät kohtamisonnettomuuksia 20%. Keskiviivan ylittävissä kohtamisonnettomuuksissa kuolee USA:ssa vuosittain 4500 ihmistä.

Tärinäraitoja pidetään suhteellisen halpana, mutta hyvin tehokkaana onnettomuuksien estämisessä. Monet näistä onnettomuuksista ovat olleet seurausta nukahtamisesta, jolloin auto ajautuu vastaantulijoiden kaistalle. Tärinä herättää kuljettajan, mutta ei aina riittävän ajoissa.

Keskiviiva ei ole mikä tahansa viiva, ja Ruotsissa esimerkiksi sitä on pahimmissa kohdissa vahvistettu teräsvaijerein. Keskiviiva pitää näkyä, kuulua ja tuntua - tehokkaasti.

Hirvet

Amerikkalaisen tutkimuksen mukaan **väliaikainen varoitusmerkki** hirvien vaellusaikaan vähensi hirvikolarit puoleen. Tutkimuksessa käytettiin väliaikaisia eikä kuten yleensä ympärivuotisia varoitusmerkkejä. Hirvivaroitusmerkki poikkesi standardimerkistä, se oli tehostettu heijastavilla, liehuvilla lipuilla ja vilkkuvilla valoilla. Lisäksi hirvivaroituksen tehoa lisättiin varoitusalueella mailin välein pienemmillä muistutusmerkeillä. Väliaikaiset hirvimerkit ovat yksinkertaisia ja halpoja.

Moottoripyörät

Saksassa 35-45-vuotiaiden moottoripyöräilijöiden kuolemat ovat lisääntyneet 1,5- ja 45-55-vuotiaiden kuolemat 2-kertaisiksi vuodesta 1995. Samanaikaisesti muun ikäisten moottoripyöräilijöiden kohdalla ei kuolemista ole juurikaan tapahtunut muutoksia. Samanlainen kehitys on tapahtunut monissa maissa, koska moottoripyörien lukumäärät ovat kasvaneet rajusti juuri keski-ikäisten keskuudessa.

Lapset

EuroNCAP testaa myös automallien passiivisen eli törmäysturvallisuuden lapsimatkaajille. Lasten turvallisuudesta jaetaan omat tähdet, joita voi saada enintään viisi, kuten yleisestä törmäysturvallisuudesta

ja jalankulkijaan törmäämisestäkin. Miten lapsille turvallisia autoja saataisiin lapsiperheille? Testi tehdään 64 kilometrin tuntivauhdissa etupäättörmäyksessä ja 50 kilometrin tuntivauhdissa sivutörmäyksessä. Kuluttaja valitsee kuljettaako hän 1-3v lasta selkää ajosuuntaan vaiko kasvot ajosuuntaan hyväksytyssä turvalaitejärjestelmässä. Vauvan turvakaukalot ovat 1-vuotiaaksi asti aina selkää ajosuuntaan.

Nopeusrajoitukset

Mitä seuraisi, jos nopeusrajoituksia muutettaisiin? Nostettaisiinko vai laskettaisiinko. Kummallakin suunnalla on kannattajansa. Ovatko ne kiveen hakatut 80, 100 ja 120 km/h. Eräissä amerikkalaisissa tutkimuksissa selvitettiin nopeusrajoitusten muutosten vaikutuksia. Kun nopeusrajoitusta alennettiin n. 30 km/h, enemmistö autoilijoista alensi ajonopeutta 10-15 km/h. Kun rajoitusta nostettiin n. 25 km/h, valtaosan nopeudet nousivat n.10 km/h. Muutokset eivät vaikuttaneet merkittävästi nopeuksiin tai onnettomuuksiin. Tulos on seurausta siitä, että tiekohtaiset rajoitukset valitaan sellaisiksi, joita 85% autoilijoista ajaisi ilman rajoituksia. Olennaista on ajaa enintään rajoitusten mukaan ja hitaammin huonomman sään ja/tai kelin vallitessa.



Turvallisuusinsinööri
Matti Koivurova