

Viikko Italiassa – rallia vuoristoteillä

Tilasin taksin lokakuun kahdentenaatoista lähellä Pisaa. Paikalle saapui Fiatin iso tilataksi dieselmoottori hyristen. Istuin etupenkille ja kiinnitin turvavyön.

-Buon giorno! olin jo oppinut sanomaan ja aivan hyvin ääntäen. *Boun giorno!* vastasi kaljupäinen kuski. Siihen italian kieleni sitten loppui, mutta kuskipa kysyikin englanniksi, mihinkäs ajetaan. *-Etpä taida italiaano ollakaan.* Kyllä olen, mutta olen asunut kahdeksan ensimmäistä vuotta Etelä-Afrikassa.

Kuski ei käyttänyt turvavyötä. Ajoimme kaksikaistaista maantietä, rajoitus 70 km/h. Nopeusmittarin mukaan ajoimme 110 km/h, emme päässeet lujempaa edessä ajavien takia. Jouduimme ohittamaan hitaammin ajavia.

- Oletko saanut nopeussakkoja? En. - Oletko saanut muita sakkoja? En. Miten se on mahdollista, täällä lähän valvotaan kameroilla nopeuksia. Samalla hän jarrutti kovaa, olimme kameran kohdalla. Parinkymmenen metrin jälkeen ajoimme taas niin paljon kuin autolla pääsi.

Kuski kertoi, että **kamera ei saa kuvata henkilöä.** Poliisi pyytää omistajalta tietoa, kuka ajoi. Jos omistaja ei tiedä, sakko kolminkertaistuu esimerkiksi 200 eurosta 600 euroon. Ajajan henkilöllisyys selviää. Kaikki kamerapaikat kerrotaan hyvissä ajoin isoilla tauluilla. Kaikki, jotka seuraavat vähänkin liikennettä, osaavat jarruttaa kameroitten kohdilla ja sen kyllä huomaa.

- Teetkö pitkäkin päiviä? Kyllä vain, kahdeksan tuntia ei yleensä riitä. Italiassa taksarilla voi olla vain yksi auto, eli hän itse ajaa ja omistaa. Hän tiesi, että Skandinaviassa *yhtiö* voi omistaa useita autoja ja kuski tekee 8-tuntista päivää. Tämä ei ole mahdollista Italiassa.

- Onko se suositus vai määräys, että päivällä käytetään ajovaloja.



Aurinkomaan ajokkeja, avomersu.

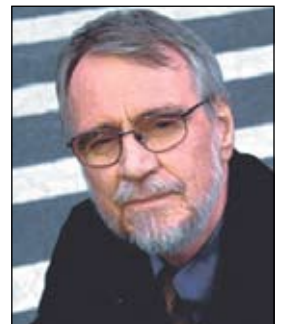
Hän muisteli, että jo 2001 olisi tullut voimaan määräys, että ajovaloja pitää käyttää taajaman ulkopuolella myös päivällä. Kerroin, että Suomi teki samanlaisen määräyksen lähes 40 vuotta sitten. Hänen mielestään EU:n pitäisi antaa määräys koko unionin alueelle.

Italian liikenne on muuttunut viime vuosina hieman rauhallisemmaksi, mutta vielä on tyypillisiä **lämpimän maan kuumia tunteita.** Esimerkiksi äänimerkki on herkässä, ohitus on ehkä vielä herkemässä ja vauhti on verissä. Kapeilla, mutkaisilla ja mäkisillä vuoristoteillä ei useinkaan ole kameroita, niillä ajetaan rallin tapaan niin lujaa kuin uskalletaan. Ja näitä teitähän on paljon, kuten autojakin. Autostradojen kiihdytys- ja hidastuskaistojen lyhyys saattaa aluksi aiheuttaa jopa vaaraa.

Teillä, joilla on 50-70 km/h rajoitus, kaksinkertaiset nopeudet eivät ole tavattomia. Kaikkien on mukauduttava rytmiin. Liikennerauhaa pyritään rakentamaan **taajamissa 30:n ja 40:n rajoituksilla, yhdistettynä töyssyihin ja liikenneympyröihin,** taajamien ulkopuolella kameroilla. Tietöissä olleita suojeltiin isoa lippua heiluttamalla ja jopa poliisivoimin.

Italiassa nopeusrajoitukset ovat "kympin" verran korkeammat

(90-110-130) kuin Suomessa. Ne näyttävät kuitenkin olevan vain teoriaa, käytäntö on toinen. Rajoituksia noudatetaan vain kameroitten kohdalla, selvästi pahempi tilanne kuin Suomessa. Tarvitaan kameroitten välinen valvonta molemmissa maissa. Italiassa näyttäisi taajamien liikenne jopa jäsentyneemmältä kuin meillä, 30- ja 40-rajoituksia sekä töyssyjä ja keskustojen ajokieltoja on otettu käyttöön. Liikennetympyröissä Italia lienee meitä edellä, ne rauhoittavat. Poliiseja Italiassa näkyy paljon enemmän kuin täällä, mutta poliisit ovat pääasiassa isoissa kaupungeissa, meillä niitä ei juurikaan näy. Poliisi rauhoittaa tehokkaasti.



*Matti Koivurova
Turvallisuusinsinööri*