

Pysäkkiheijastin paljastaa matkustajan pimennosta

Miten havaita pimeän keskeltä matkustaja, joka pyrkii kyytiin ilman heijastinta? Koska heijastin ei vaatteisiin tahdo tarttua, pannaan se kiinni pysäkkikatokseen! keksi mäntsäläläinen linja-autonkuljettaja Seppo Tuppur.

Koiviston Autossa työskentelevä **Seppo Tuppur** on vuosikausia puurtanut liikenneturvallisuustyötä mm. Rahtareiden riveissä. On valistettu, selostettu, esitelty sekä ennen kaikkea jaettu heijastimia kilotolkulla.

- Suurin osa jaetuista heijastimista päätyy jonnekin muualle kuin vaatteisiin. Ei niitä tuolla asiakkailta ainakaan näy, Tuppur kuva turhautumistaan.

Niinpä syntyi ajatus panna pysäkit loistamaan, jos asiakkailta kerran ei välähdä. Sen verran hyväksi idea on arvostettu, että keksijä on saanut työleen ns. pikkupatentin eli mallisuojan.

Heijastavalla tarralla päällystetyt 20 - 30 millin levyiset alumiinisuikeleet näyttävät vaatimattomilta, vaan pimeässä idea kirkastuu.

Äkkijarrutus on aina vaarallinen

Ajattelematta ja näkemättä keksintö tosin tuntuu kummal-

liselta: luulisi bussinkuljettajien ilman heijastintakin muistavan, missä reitin pysäkit nököttävät.

Tuppurin idea onkin kiinnittää heijastinsuikeleet katoksen sisäpuolelle.

- Mitä huonompi sää, sitä kauemmin matkustaja pysyttelee katoksen suojassa, keksijä muistuttaa.

Kun ajosuunnassa näkyvälle sisäseinälle on asennettu heijastimet vaaka- ja pystysuoraan, matkustajan hahmon liike tai vaikkapa kädenheilahdus katkaisee heijastuksen. Siten kuljettaja huomaa ajoissa eli jopa puoli kilometriä aiemmin, että pysäkillä on asiakas.

Pysäkkejä ja etenkin katoksia on toki viime vuosina kehitetty tosissaan. Pysäkit ovat olleet pääroolissa monissa ns. joukkoliikenteen laatuikätyviä koskevissa hankkeissa, joita on vireillä joka puolella maata.

Mutta kaikki tuhannet katokset maaseudun mutkaisilla teillä tuskin saavat esimerkiksi valaistusta, joka auttaisi näkemään asiakkaat ajoissa.

Kuljettajat joutuvat joka tapauksessa edelleen tulemaan toimeen tilanteissa, joissa matkustajaa ei ole helppo havaita. Usein liikutaan teillä, joilla on jopa kahdeksankymppin rajoitus.

- Pysäkin ohi ajaminen on aina paha juttu. Viime tingan äkkijarrutus on aina vaarallinen ja etenkin liukkailla keleillä, Tuppur korostaa.

Onhan sitä paitsi parempaa asiakaspalvelua saapua pysäkillä siistin rauhallisesti kuin hätäjarrutuksesta heilahdellen.

Kunnat nyt avainasemassa

Pysäkkiheijastin on keksintönä reilun viiden vuoden ikä-



Linja-autonkuljettaja Seppo Tuppurin heijastinkeksintö auttaa matkustajia pääsemään kyytiin huonoissakin oloissa.

nen. Silloinen Tielaitos otti keksinnön innostuneesti vastaan. Tielaitoksen tuella katoksia varustettiin koemielessä heijastimin reitillä Kehä kolmoselta, Hyrylän ja Kellokosken kautta Mäntsälään. Heijastinpysäkkejä on alueella yhteensä noin 400.

Tielaitoksen pilkkominen kahteen osaan muutti kuitenkin hyvin alkaneen yhteistyön. Uu-

distuksen myötä selkeä yhteistyökumppani jäi uupumaan, ja parhaillaan eletään siirtymävaihetta. Rahoitus tulee edelleen Tiehallinnolta, ja pysäkkien hoito on siirtymässä Tieliikelaitokselle. Osa pysäkeistä pysyy jatkossakin kuntien vastuulla.

Idean läpivienti kunnissa ei kuitenkaan ole simppele juttu.

- Olen soitellut kuntiin ja lä-

hettänyt kuvia heijastinpysäkeistä. Yhdestäkin paikasta soitettiin takaisin ja kysyttiin "mikä vika tässä pysäkkimerkissä on kun kuvan lähetit". Tämä pitää itse nähdä pimeässä, Tuppuri tuumii.

Kokeilualueen ulkopuolelta heijastimia löytyy, mutta vähänlaisesti. Tuppuri on saanut ideansa myytyä mm. Kuivaniemien ja Inkoon kunnille.

- Kustannuskysymys tämä ei varmasti ole. Yhden pysäkin varustaminen heijastimilla maksaa muutamia kymmeniä euroja. Hinta on ihan toinen, kun pysäkillä rakennetaan valaistus, Tuppuri muistuttaa.

Jotta pysäkkiheijastin toimisi toivotulla tavalla, Tuppuri asentaa itse kaikki myymänsä heijastimet.

Katokset paikoin surkeasti hoidettuja

Kokenut kuljettaja Tuppuri on nähnyt melkoisen liudan pysäkejä ja niiden sijoituksia. Nykyisin tutuimmalla ajoalueella eli Helsingin ja Lahden välissäkin löytyy monenmoisia esimerkkejä.

Uudenmaan maaseudulta löytyy Tuppurin mukaan runsaasti väärin sijoitettuja pysäkejä. Näköesteet, mutkat ja muut katveet haastavat kuljettajaa etenkin pimeällä sekä muuten huonoissa oloissa.

- Paljon on myös pysäkkejä, joissa katos on sijoitettu virheellisesti. Pitkällä pysäkkialueella katos voi olla heti alkupäässä, jolloin joudutaan pysähtymään

ihan väärään kohtaan, Tuppuri harmittelee.

Ongelmat sananmukaisesti kasautuvat talvella, jos tien avaruudesta huolehtiva ei ole kovin kiinnostunut bussimatkustajien palvelusta.

Helmikuisena iltana Helsingistä Mäntsälään tehty testilenkki kertoi paljon. Melkoinen osa pysäkeistä oli käyttökelvottomia, kun aura oli heittänyt katoksen täyteen lumimössöä. Pysäkkiheijastin ei silloin paljon auta, jos katokseen ei pääse edes ryömien...

Aiheesta on olemassa myös tutkimustietoa: "Joukkoliikenteen turvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantaminen lisäämällä pysäkillä linja-autoon pyrkivien matkustajien havaitta-

vuutta", Tarja Ojala, Rahtarit ry tutkimusjulkaisu 2/2000. Julkaisu on aikanaan toimitettu mm. kunnille.

Teksti ja kuvat: Pekka Paloranta

Eurooppalaista bussituotantoa



alk. 92 500 €

WING 7,7m, 24 p.



alk. 129 900 €

AXER 12m, 53 p.



alk. 99 800 €

TEMA 9,4m, 34 - 37 p.



alk. 199 000 €

ARES 15m, 63 - 67 p.